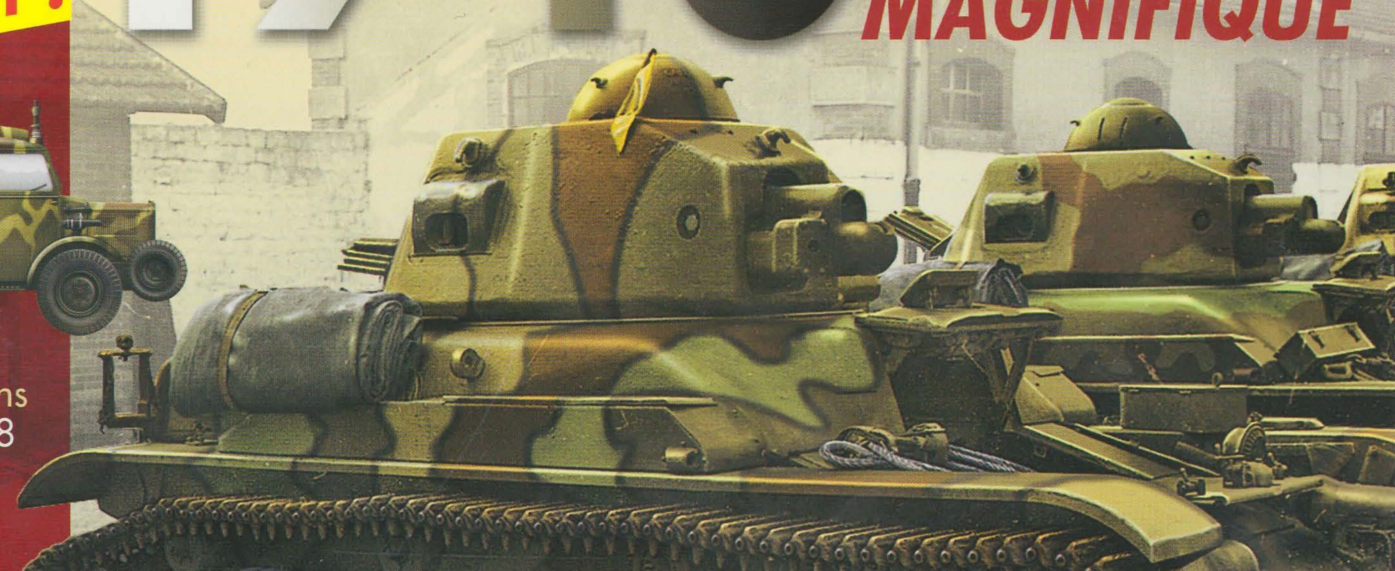
HistoirE de GuerrE
www.blindes-materiel.com

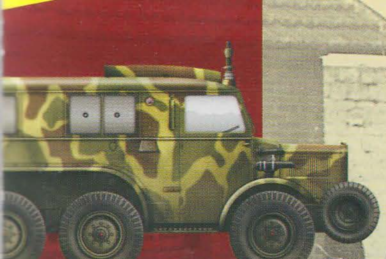
HistoirE de GuerrE
BLINDÉS & MATÉRIEL

N°74 nov.- déc. 2006 France 6,90 €

NOUVELLE FORMULE
84 pages
35 profils
250 photos
INÉDIT !

1940
NOUS AVIONS POURTANT UNE ARMÉE MAGNIFIQUE





Tous terrains
Lorraine 28

Belgique : 7,90 €
Canada : 8,20 C$
Luxembourg : 7,10 €
Maroc : 66,00 DH

14-18
Les monstres sur chenilles
du colonel Rimailho

Quatre roues motrices
Chatillon-Panhard 1914

M 05302 - 74 - F: 6,90 € - RD

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel

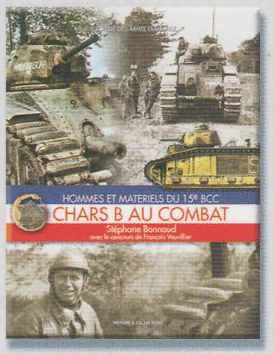
LA LIGNE MAGINOT T. 1
La génèse de la célèbre ligne fortifiée, ainsi que les historiques de l'infanterie de forteresse (RIF).
192 pages **39,95 €**

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel

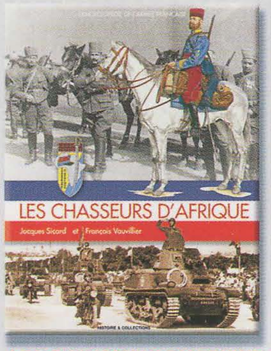
LA LIGNE MAGINOT T.2
Le béton, l'armement et les formes techniques des ouvrages, plus l'artillerie de position (RAP).
232 pages **39,95 €**

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel

LA LIGNE MAGINOT T.3
L'ordre de bataille de la ligne fortifiée du Nord-Est le 10 mai 1940 et les combats de mai-juin,
256 pages **42,95 €**


HOMMES ET MATÉRIELS DU 15e BCC
CHARS B AU COMBAT
Stéphane Bonnaud

CHARS B AU COMBAT
L'odyssée des chars B pendant la campagne de mai-juin 1940, tout sur nos plus gros chars.
184 pages **39,95 €**

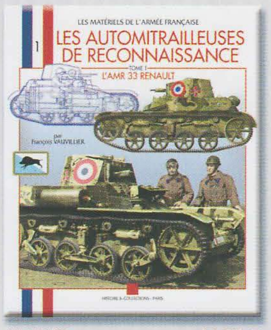

LES CHASSEURS D'AFRIQUE
Jacques Sicard et François Vauvillier

LES CHASSEURS D'AFRIQUE
Toutes leurs campagnes outremer et durant les deux guerres mondiales.
192 pages **36,50 €**

1919-1940
LES FEMMES AU SERVICE DE LA FRANCE
Frédéric PINEAU
Tome 1
LA CROIX-ROUGE FRANÇAISE
HISTOIRE & COLLECTIONS

LES FEMMES AU SERVICE DE LA FRANCE
Le rôle des femmes au service de la Défense dans les sociétés affiliées à la Croix-rouge.
128 pages **37,95 €**

☞ ***pour commander les livres H&C, utilisez le coupon page 59***


LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE
1
LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
L'AMR 33 RENAULT

AMR 33 **14,95 €**

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE
2
LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
L'AMR 35 RENAULT

AMR 35 **14,95 €**

LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
Tous les modèles d'AMR sortis par Renault, et par ses concurrents de 1931 à 1940. Une documentation en deux tomes de 68 pages sur le matériel et sur les unités qui ont combattu en mai 1940.

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE
3
LES CANONS DE LA VICTOIRE 1914-1918
L'ARTILLERIE DE CAMPAGNE

LES CANONS DE LA VICTOIRE
Ce volume détaille les 36 modèles employés en 1914-18 au titre de l'artillerie de campagne.
68 pages **14,95 €**

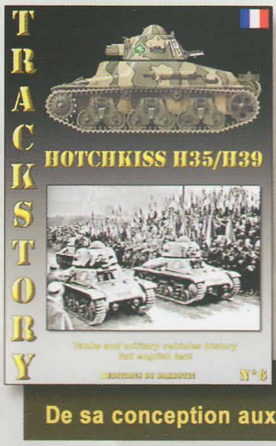
OUVRAGES INCONTOURNABLES POUR VRAIS PASSIONNÉS

TRACKSTORY
Les blindés français de 1940

CENTURYTRACKS
100 ans de chars et véhicules militaires

LES MONOGRAPHIES UNIQUES DES EDITIONS DU BARBOTIN

Format 17,5 cm X 24,5 cm - Couverture pelliculée - Dos carré cousu collé - Nombreux profils couleurs
Plus de soixante dix photos d'archives pour la plupart inédites - Edition bilingue Français / Anglais


TRACKSTORY
HOTCHKISS H35/H39
EDITIONS DU BARBOTIN
N°6

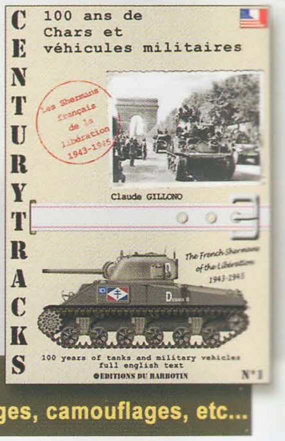
Nouveauté n°6 : Hotchkiss H35/H39 64 pages, 12 pages couleurs

TRACKSTORY
LES CHARS B
RENAULT R35/R40
JUIN 40, L'IMPOSSIBLE SURSAUT
Disponible / available

n° 3 : Chars B1-B1 bis
n°4 : Renault R35-R40
n° 5 : Juin 40

Nouvelle collection ! la qualité et le format des Trackstory pour l'histoire des Chars et véhicules militaires dans le monde

Parution 4ème trimestre 2006 CENTURYTRACKS n° 1 Les Shermans Français de la libération, 1943-1945


CENTURYTRACKS
100 ans de Chars et véhicules militaires
Les Shermans français de la libération 1943-1945
Claude GILLONO
The French Shermans of the Libération 1943-1945
EDITIONS DU BARBOTIN
N°1

Chaque volume retrace l'histoire complète et détaillée d'un véhicule.
De sa conception aux combats. Les ordres de batailles, les différentes versions, les pays utilisateurs, marquages, camouflages, etc...

Nombre d'exemplaires commandés : Trackstory n°3 ☐ n° 4 ☐ n° 5 ☐ n° 6 ☐ Centurytracks n° 1 ☐

Port : CEE 4,00 € par n°, à partir de 3 n° commandés : frais de port 7,00 € (France) 9,00 € (CEE) / 4 n° fdp 9,00 € (France), 11,00 € (CEE) / 5 n° fdp 11,00 € (France), 15,00 € (CEE

Trackstory et Centurytracks 14,50 € + 3,00 € de port (france) par numéro commandé .... exemplaire(s) Total ☐

Nom / Name : Prénom / First name :
n°, rue / Street, number :
Code Postal : Ville/City : Pays / Country :
Email : Téléphone / Phone :

--------------------Je joins mon règlement / Payment by --------------------

Chèque bancaire, chèque postal pour France uniquement - France et autres pays /Others country : VISA - Eurocard - Mastercard
Numéro de carte/ credit card number :
Expire le /Expiry date : Code de securité (3 derniers chiffres au dos de la carte) :
Nom du porteur /credit card holder's name : Date et signature :

Editions du Barbotin - 25, rue des Jardins - 91160 BALLAINVILLIERS - FRANCE
Email : info@edbarbotin.com - website : http://www.minitracks.fr - ☎: (33) 01-69-01-62-40

n° 74
novembre
décembre
2006

Histoire de Guerre
BLINDÉS & MATÉRIEL

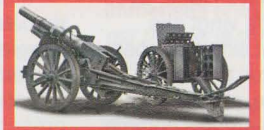
LE MAGAZINE DE LA MOTORISATION MILITAIRE À LA FRANÇAISE

Hommes et chars 6 Le 9e BCC

Industriel Combien, 40 pourquoi

En détail Hotchkiss 76 H35 réarmés

Tous terrains 60 Lorraine 28


Artillerie 155 Saint - 57 Chamond

Motorisation 14-18 49 Panhard K11

Artillerie d'exploitation 26 280 chenilles

Carnet de route 20 Lt Morin

Terrain AMR 33 en 52 Belgique

EDITORIAL

Histoire de Guerre rejoint Histoire & Collections !

Je suis particulièrement heureux de vous annoncer cette grande nouvelle. L'arrivée d'*Histoire de Guerre* au sein du Groupe de la République constitue un point de stabilisation considérable dans le tourbillonnement actuel de la presse spécialisée en histoire militaire.

Ce renfort bienvenu, qui prend effet avec ce n° 74, m'a évidemment conduit à réfléchir, avec mes amis, à son contenu rédactionnel.

Du fait qu'H&C dispose déjà, avec le bimestriel *Batailles*, d'un magazine à vocation généraliste sur la Seconde Guerre mondiale — qui a su prendre d'emblée la primauté sur tous ses confrères —, la présence à ses côtés d'un second titre trop voisin dans ses objectifs nous a semblé inutile. C'est pourquoi nous avons décidé de faire évoluer de manière significative *Histoire de Guerre*, en le libérant de la contrainte d'un certain nombre de rubriques ou d'approches qui trouvent plus judicieusement leur place dans *Batailles* : tout ce qui ressort d'une approche grande-historienne et globale de la Seconde Guerre mondiale, sera désormais concentré dans *Batailles*.

Au contraire, *Histoire de Guerre* profite de ces pages nouvellement libérées — **et de 16 pages de plus, avec un passage en bimestriel** — pour renforcer sa pertinence de longue date dans le domaine plus particulier des engins blindés, des engagements de chars, de la guerre mécanisée et du matériel militaire terrestre.

Voici donc **LA** revue d'histoire des chars et du matériel militaire qui manquait à l'éventail des publications d'H&C. Vous l'avez en mains, c'est un *Histoire de Guerre* nouvelle formule, c'est désormais

Histoire de Guerre
BLINDÉS & MATÉRIEL

Mais ce n'est pas tout. Ayant défini une revue axée sur le matériel militaire, encore fallait-il la situer sur l'éventail de l'offre actuelle. En faire un *Oberpanzer Illustriert* de plus ? Ou un *American Stock News* de mieux ?

Les avis étaient mitigés. Traiter du Français certes, mais néanmoins toucher à tout, essayer de faire plaisir à tout le monde, au risque de ne satisfaire personne ? Alors, en avant-garde, j'ai pris le risque, **j'ai décidé de faire le choix français**. Je m'en explique longuement dans les pages suivantes.

Je vous souhaite à présent une bonne lecture, et quelques petites découvertes sympathiques au fil des pages. Surtout, **régalez-vous d'inédit**.

François Vauvillier

Directeur de la publication, rédacteur en chef :
François Vauvillier

Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin

Chef de fabrication : Géraldine Mallet

Principaux collaborateurs :
J.-F. Antoina, P.-F. Aujas, R. Avignon, E. Barbanson, S. Bonnaud, P. Bouchery, D. Coste, E. Dagnicourt, P. Danjou, Ch. Dutrône, S. Ferrard, R. Fontbonne, Ch. Grégoire, A. Hohnadel, A. Laffargue, L. Lecocq, P. Malmassari, J.-Y. Mary, R. Potié, A. Salles, E. Schwartz, J. Sicard, P. Touzin, Ph. Trutmann, H. de Wailly
Et Jean-Gabriel Jeudy qui demeure bien vivant à travers ces pages.

DÉPARTEMENT PUBLICITÉ
(FAX : 01 47 00 51 11)
Chef de publicité : Sandra Villermois (✆ 01 40 21 17 94)
Équipe de publicité : Séverine Piffret (✆ 01 40 21 17 99)
Graphistes : Géraldine Mallet (✆ 01 40 2118 22)
Aurélie Saintecroix (✆ 01 40 21 07 08)

DÉPARTEMENT COMMERCIAL
(FAX : 01 47 00 20 75)
Directeur du marketing : Pascal Da Silva (✆ 01 40 21 15 33)
Directrice des ventes : Patricia Douriquian (✆ 01 40 21 06 04)
Responsable commerciale : Christine Vichy (✆ 01 40 21 75 34)

Assistante de la Direction Générale :
Sandrine Régat (✆ 01 40 21 18 26)

SERVICE CLIENTS
Abonnements et vente par correspondance
Hayette Amar, Françoise David, Priscilla Musselaya, Sanaa Himri, Nora Ajmi
N° Indigo 0 820 888 911
0,118 € TTC / MN
Pour l'étranger : + 33 140 211 796
e-mail : vpc@histecoll.com
e-mail : abonnement@histecoll.com

RÉDACTION ET RÉDACTION GRAPHIQUE
Secrétaire général de la rédaction : Pierre Gavigniaux
Rédaction : Pierre-Olivier Barome, Gil Bourdeaux, Yves Buffetaut, Christophe Camilotte, Philippe Charbonnier, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Denis Gandilhon, Morgan Gillard, Raymond Giuliani, Eric Micheletti, Thibault Panfili, Claire Renaudat, Nathalie Senhadji, Nicolas Stratigos, Alexandre Thers, Léonidas Vesperini, Erwan Le Vexier, Jean-Louis Viau.

DÉPARTEMENT GESTION
Secrétaire générale : Chantal Raynaud
Comptabilité : Alain Thibout et Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire administrative : Laetitia Quinton (✆ 01 40 21 18 24)

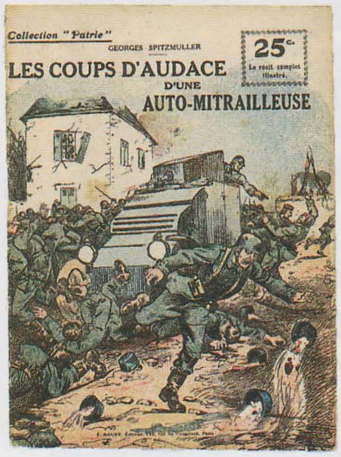
Directeur des systèmes d'information : Jacques Tollu.
Administrateur du site : Antoine Viau.

ABONNEMENTS, RÉDACTION, PUBLICITÉ
Histoire & Collections – 5, avenue de la République,
75541 Paris Cedex 11.
N° Indigo 0 820 888 409
0,118 € TTC / MN
Téléphone pour l'international : + 33 140 211 820
Fax. : 01.47.00.51.11
Vente en kiosque : NMPP.
Modif et réassort : Sordiap. ✆ 0800348420
Vente au détail : librairie ARMES & COLLECTIONS
19, avenue de la République. 75011 Paris. ✆ 01 47 00 68 72

DISTRIBUTION À L'ÉTRANGER
Diffusion en Belgique : Tondeur Diffusion,
Avenue Van Kalken, 9. B-1070 Bruxelles.
Abonnements ✆ 02/555.02.17. Un an : 43 €.
Administration des ventes ✆ 02/555.02.21. Fax : 02/555.02.09.
FORTIS 210-0 402 415-14. E-mail : press@tondeur.be
Italie : Tuttostoria, Ermanno Albertelli Editore.
BP 395. 43 100 Parma.
USA : RZM Imports Dist.,
PO Box 995, Southbury, CT 06 488.

TARIFS D'ABONNEMENT
(1 an) : France : **36,50 €**
DOM-TOM & Autres pays : **44,00 €**
Histoire de Guerre, Blindés & Matériel est une publication du groupe *Histoire & Collections,* SA au capital de 182 938,82 €.
Siège social : 19, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Vice-président : Jean Bouchery. Directeur général : Jean-Marie Mongin.
Principaux associés : F. Vauvillier, J.-M. Mongin, E. Micheletti
E-mail : blindes-materiel@histecoll.com
N° CPPAP : en cours
Photocomposition intégrée *MacIntosh G5.*
Traitement de l'image : Studio graphique A & C / Julien Ghys
Impression : Imaye Graphic, BP 2159, 53021 Laval cedex 9
Printed in France/Imprimé en France

© Copyright Histoire & Collections 2006.
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.


Collection "Patrie"
GEORGES SPITZMULLER
LES COUPS D'AUDACE D'UNE AUTO-MITRAILLEUSE
25c.
Le récit complet illustré.

L'armée des moteurs débute en 1914-1918.
(couverture du n° 127 de la collection Patrie, *1919)*

Ce magazine n'est pas « l'un quelconque » parmi une gamme bien large et des linéaires bien encombrés. Ce n'est pas une publication comme les autres. C'est un acte de justice, et un acte de vérité.

LES SEPT RAISONS POUR LESQU

1 Face aux croix noires et aux étoiles blanches, osons nos cocardes !

Pour bien « vendre » un magazine spécialisé sur les grands conflits du XX^e^ siècle, la recette immuable, assure-t-on, consiste à mettre en couverture, une fois sur deux, des Guerriers de l'Empire du Mal, et la fois suivante, des Gentils Libérateurs. Résultat, nous sommes envahis (c'est le mot anglo-saxon) par les uns et les autres, au point que le public gaulois — vous, moi — en vient à perdre ses propres repères.

Certes, nous sommes sans illusions, nous ne referons pas le monde, Panzer et Sherman continueront de plaire et de fasciner. Mais **c'est aussi notre droit de choisir, pour une fois, dans ces pages, une autre voie**, et de mettre en exergue notre armée, nos matériels, nos soldats. Est-ce prendre un risque aussi inouï que cela ? Après tout, *impossible n'est pas français* !

2 Deux aspects d'un même sujet : l'armée des moteurs débute en 1914

Pour illustrer le caractère indissociable des deux guerres mondiales, Charles De Gaulle parlait de la « *Seconde Guerre de Trente Ans* ». Les deux guerres forment en effet une seule et même tragédie, commençant et finissant de manière paroxysmique, avec un intermède — une trêve armée — de vingt ans.

Sur le plan des matériels, s'agissant singulièrement de la France tributaire de ses contraintes propres et de son exposition particulière à la menace, c'est tout spécialement vrai. Il existe, au plan des matériels comme à celui de la politique de défense, un *continuum* absolu. On ne peut appréhender 1940 que si l'on étudie 1918 et 1914. De fait, l'**armée des moteurs** — cœur de notre sujet — s'esquisse au tout début du XX^e^ siècle. Là sont les racines du moteur en général, et du moteur militaire en particulier.

LE DÉFILÉ DE LA VICTOIRE
1919
HACHETTE

3 Si nous, à Histoire & Collections, n'en parlons pas, qui en parlera ?

Voilà une question d'ordre pratique. Procédons par élimination. La presse étrangère ? Bien sûr que non. La presse française ? Peut-être. Mais quel éditeur de presse spécialisée prendrait le risque évoqué plus haut ? Un trop gros n'y trouverait aucun intérêt. Et un plus petit, même s'il est habité par la passion, cherchera d'abord — c'est légitime — à conforter sa structure par des sujets moins hasardeux.

Et avec quelle équipe ? C'est qu'il ne s'agit pas, dans de telles pages, de vous raconter la nième version d'un fait d'armes archi-rebattu, mais de vous sortir des photos inédites, de la documentation inédite, du concret et du tangible sur des **sujets rares**, de l'*utilisable*, avec une approche qui n'est pas la plus aisée : aller très, très loin dans le détail, s'intéresser à ce que tous ont négligé, faire sienne l'exigence la plus sévère.

À ce stade, il faut du répondant, du sérieux, une documentation de poids. Surtout, il faut tenir, il faut *durer* — c'est d'ailleurs toute la problématique française de 1940 —, il ne faut pas se cacher que, en parlant des chars français dont il a existé moins d'une vingtaine de modèles opérationnels dans la période — élargie — qui nous intéresse, la barre est placée haut.

Cette revue est donc bien un défi. Et à présent, je vais parler à la première personne : **je relève ce défi**, *parce que je sens que le moment est venu*. Vous, cher public qui êtes le juge final, je sens que vous y êtes préparé. Une nouvelle génération de spécialistes de haut niveau s'est révélée à vous et vous a sensibilisés. Ils sont là, dans ces colonnes. Et la première génération des *maîtres* est réunie elle aussi, à l'âge de maturité, avec sans doute plus de temps à consacrer à ces passionnantes études, et un bagage iconographique et documentaire fantastique.

Par ailleurs, des photos nouvelles sortent tous les jours. Les maquettes — précieux indicateur d'intérêt du public — se multiplient sur le matériel français. Des livres très pointus sortent régulièrement.

Oui, le moment est venu, les énergies et les talents sont rassemblés, la bataille peut se livrer : *On finira bien par la gagner, cette campagne de 40*, selon le mot admirable de l'un de mes plus proches amis en ce domaine [1]. On y va donc, pour la gagner, au moins sur le papier puisque tel est notre champ de bataille.

4 Un matériel extraordinairement varié mais globalement inconnu

Pas un nombre illimité de modèle de chars, c'est vrai. Mais une variété inouïe dans le matériel en général : automitrailleuses, transports blindés, tous terrains à roues multiples, à chenilles ou semi-chenillés, tracteurs d'artillerie, voitures radio et de commandement, camions et camionnettes pour tous usages et toutes spécialités, motos, canons, matériel du génie, transmissions,

Des signaux forts ont été donnés, depuis plus de vingt ans, par Histoire & Collections pour mettre en lumière l'armée de la III^e^ République et les combattants de 1940. *Militaria* est et restera, au fil des numéros, LA revue des uniformes, des corps de troupe et de la symbolique de l'armée française.

ARMES MILITARIA MAGAZINE
N°253
1914-1918
Officier de Zouaves
L'ordre du mérite militaire Max-Joseph de Bavière
1939-1945
CORÉE
1935-1940
CHARS ET MÉCANISÉS

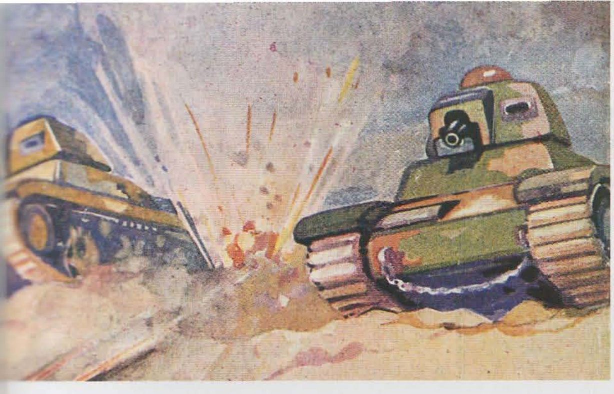
Tous les éléments présentés sur cette page proviennent de la collection F. Vauvillier

NOTES

[1] Il se reconnaîtra, son nom est celui d'un des grands. Dire qu'il a inventé *France 40* suffira.

[2] En 1940, la Grande-Bretagne n'a guère démarré son effort en armement terrestre, sa contribution à l'ordre de bataille est de qualité, mais mince. Les États-Unis, arsenal des démocraties, nous fournissent des avions, des camions, des motos et des machines-outils. Mais en mai-juin 1940, la France se bat, bien seule, pour sa survie, quand Paris n'est qu'à trois heures de route de la frontière.

Ajoutons, pour être objectifs, que nos alliés traditionnels à l'Est (Tchécoslovaquie, Pologne) ont à nous faire, pour 1938 et 1939, les mêmes griefs que ceux que nous pouvons adresser, pour 1940, aux Anglo-saxons ; que la Russie soviétique est alors l'alliée de l'Allemagne, et que notre voisine et amie de toujours, la Belgique — dont l'armée de 1940 est une réalité de poids — a fait en 1936, pour notre commun malheur, le choix de la neutralité.



Le « moteur combattant » : nous y étions aussi !
(détail de la couverture de La Science et la Vie, *janvier 1940)*

ELLES IL FALLAIT FAIRE CE MAGAZINE

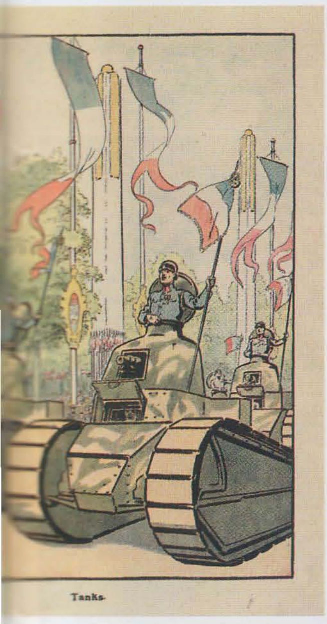
ET LES SEPT RAISONS POUR LESQUELLES VOUS DEVEZ LE LIRE

L'année fatidique.
(éphéméride d'époque)

radio, matériel du service de santé, cuisines roulantes, etc., — et même ces boulangeries de campagne que les armées étrangères nous envient.

L'ensemble défile en continu, de l'aube de la motorisation jusqu'à la forme achevée de standardisation qui est celle du programme de guerre de 1940-41. La simple présentation de nos matériels est *comme un 14-juillet qui ne finirait jamais,* du premier au dernier jour de l'année.

N'hésitons pas à l'affirmer, **notre armée française est une armée magnifique**, ses matériels, avec leur « gueule » et dans leur diversité, sont le reflet du génie national, fait de lumières mais aussi d'ombres. C'est notre héritage. Tous ceux qui l'ont déjà touché du doigt, l'aiment. Ceux qui ne l'ont pas encore approché — faute d'une documentation aisément accessible — vont à présent découvrir dans ces pages ce patrimoine, et ils vont l'aimer. Parce qu'il ne peut en être autrement.



5

Une mobilisation industrielle en avance sur celle de nos alliés

Héritage militaire, patrimoine industriel, nous avons laissé parler notre cœur. Voyons maintenant les choses avec un peu moins de passion. *Alors, la France, mal préparée ? Toujours en retard, toujours à la remorque de ses Alliés ?*

Ah, certes, comparer la France de 1940 aux États-Unis de 1944 n'est guère en notre faveur. Mais disons-le : cela n'est pas honnête et surtout, cela n'a historiquement aucun sens.

La réalité est que, des trois grands alliés occidentaux (France, Grande-Bretagne, États-Unis), c'est notre pays qui débute le premier son réarmement. C'est notre pays qui est à l'avant-garde des démocraties. Et une avant-garde, il faut bien le dire, un peu isolée[2].

La comparaison France-Allemagne, dans la même période d'observation, est intéressante. La puissance industrielle d'outre-Rhin — renforcée par la sérieuse industrie tchèque sous la botte — est notablement supérieure à la nôtre. Pourtant, nous tenons notre rang. Mieux, nous produisons, par exemple, durant la période de guerre 1939-40, plus de *tonnage* de chars et blindés divers que les Allemands. Et nous produisons dans le même temps des dizaines de milliers de véhicules militaires (sans parler de l'aviation, qui n'est pas notre sujet).

Hors de toute polémique, **la « machine de guerre » française est lancée, et bien lancée, en 1940**. Nous sommes alors le *meilleur argument terrestre* d'une alliance qui est heureuse de compter sur la ténacité française pour se donner elle-même du temps.

6

La France, seule grande puissance sous la menace d'un coup décisif

Le parallèle entre les événements militaires d'août 1914 et ceux de mai 1940 est saisissant. Sur le comportement des hommes, il faut relire ces récits de la fin du mois d'août Quatorze, de la description d'une armée en retraite, pas très loin de la rupture, poussée et repoussée par un ennemi conquérant qui a déjà fait graver les médailles commémoratives de la prise de Paris. Et puis survient le « miracle » de la Marne. Ce n'est certes pas un hasard si on l'a nommé ainsi.

En 1940, il n'y eut pas de miracle. Et cela enlèverait toute valeur au combattant français ? C'est oublier qu'il s'est produit un événement nouveau (*presque* nouveau, car nous l'avions fait nôtre en été-automne 1918) : l'irruption du moteur sur le champ de bataille, comme élément imprimant son rythme aux opérations. La capacité à se rétablir dans cette circonstance demande beaucoup de profondeur, ce qui manque le plus à notre pays. Pas d'eau salée entre l'ennemi et nous, pas de steppes immenses entre l'ennemi et nous. En 1940, *la guerre est rapide*, le terrain est vite traversé.

7

La supercherie du *devoir de mémoire*

En 1940 aussi, nos pères se sont battus !

Le temps présent est un temps de *mémoire* — supercherie qui n'est pas l'Histoire mais sa perception affective et orientée —, de repentance, de coulpe battue et de répansion d'idées partiales, partielles ou obviées, au service de chapelles et d'intérêts minoritaires. C'est aussi un temps où personne ne s'interdit de juger du passé avec les idées du présent, et où l'énoncé même de ce paradoxe ne choque plus quiconque. Pour faire simple : *que nos aïeux étaient bêtes, lâches et veules, portons sur notre pays le regard le plus dur. Qu'il se couvre la tête de cendres.*

Et bien *NON* ! En ces temps, nous réclamons aussi le droit d'écrire que, par delà l'étude du matériel, **l'armée française de la Troisième République**, faite de la grandeur française au plan des institutions, de la sueur et du sang de nos pères au plan des hommes, du génie de nos ingénieurs et du savoir-faire de nos ouvriers au plan du matériel, **était une GRANDE ARMÉE**.

En fait, nous ne *réclamons* rien (ainsi nous serons plus vite servis). Nous *prenons* ce droit de citoyen, nous ouvrons ces pages et nous souhaitons que vous soyez, amis lecteurs, avec nous, pour cet acte de justice et de vérité.

François Vauvillier

SEIZIEME ANNEE. — N° 832. 2 Frs VENDREDI 24 MAI 1940.

CYRANO

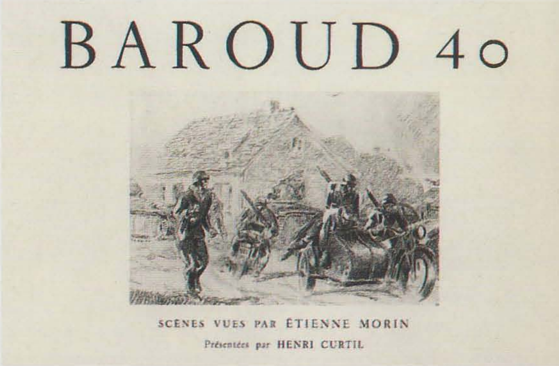
Mon gars

LISEZ FRANÇAIS

Oui, papa

Aux heures tragiques, en 1940 comme en 1914 :
Mon gars... Oui Papa.
(couverture de Cyrano *du 24 mai 1940)*

Un héritage de la campagne de 1940 : le *baroud* des combattants français, nos aïeux, pris dans la tornade.
(recueil d'aquarelles d'Etienne Morin. Voir notre article pages 20-25, qui présente des aquarelles inédites, ne figurant pas dans Baroud 40*)*



BAROUD 40

SCÈNES VUES PAR ÉTIENNE MORIN

Présentées par HENRI CURTIL

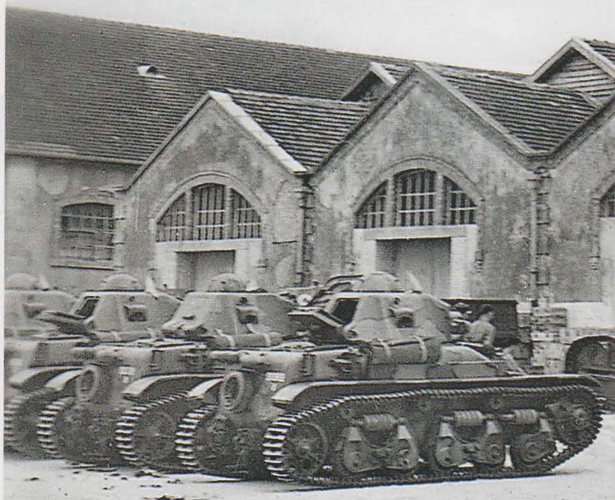
LE 9e BATAILLON DE CHARS DE C

I - DE L'ELEPHANT DU 511 A LA TÊTE DE MORT DU 9

Une étude de
Stéphane Bonnaud
iconographie
Régis Potié
et de l'auteur

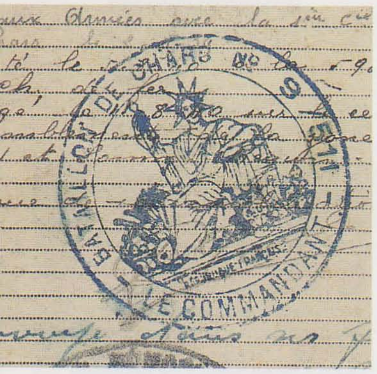
notices des profils
François Vauvillier

Numériquement le plus représentatif des chars français de 1940, le petit « *char léger modèle 1935 R* », mieux connu sous son appellation familière de Renault R 35, équipe 20 bataillons aux armées le 10 mai 1940. Voici l'histoire en images de l'un d'eux, qui aura le privilège de monter jusqu'aux Pays-Bas avec l'armée Giraud.



Le 9e BCC est formé en août 1939 par le 1er bataillon du 511e RCC au quartier Bevaux à Verdun. Ses R 35 ne sont pas munis de radio, et les véhicules de transport proviennent tous de la réquisition, à l'exception notable du camion atelier.

À la déclaration de guerre, le 9e BCC est commandé par le chef de bataillon Gauthier, officier d'active, ancien de la Grande Guerre. L'officier adjoint est le capitaine Hamaide (réserve).



BATAILLON DE CHARS N° 9 511
LE COMMANDANT

Cachet portant la mention assez inhabituelle « Bataillon de chars n° 9/511 ».
(Coll. S. Bonnaud)

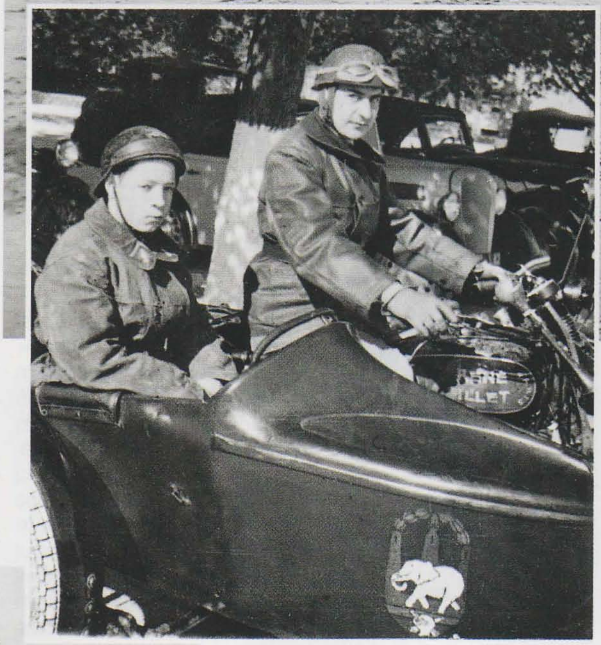
Départ vers les lignes

Le 27 août 1939, les échelons A (composés de personnels actifs) quittent Verdun à 6 h pour se porter par la route sur la rive est de la Moselle dans la région de Pont-à-Mousson. La 1re compagnie stationne dans les environs de Lesmenils.

Les échelons B rejoignent les 2 et 3 septembre. Le bataillon est rattaché au GBC (groupe de bataillons de chars) n° 510.

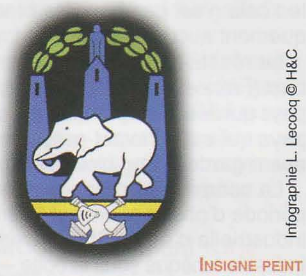
À partir du 4 septembre, le bataillon effectue une série de déplacements qui ont pour but de le rapprocher de la frontière, au nord de la ligne Maginot, à l'est de Sarreguemines. Le 9e BCC est l'un des bataillons qui prend contact avec l'ennemi dès le début de la campagne, et ce, à peine mobilisé.

Les 1re et 2e compagnies et la CE quittent Lesmenils pour Gerbécourt le 5 septembre, puis rejoignent

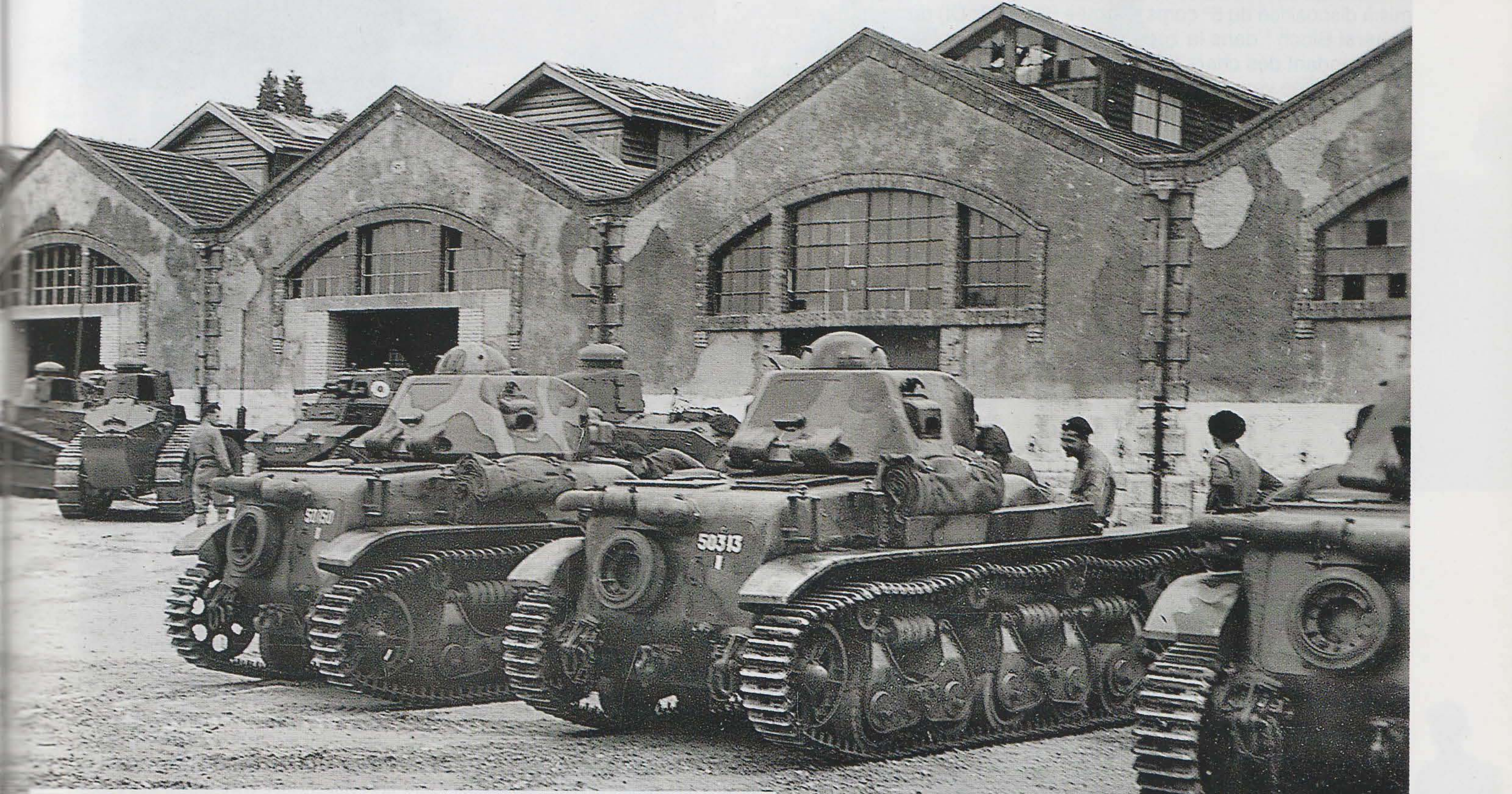


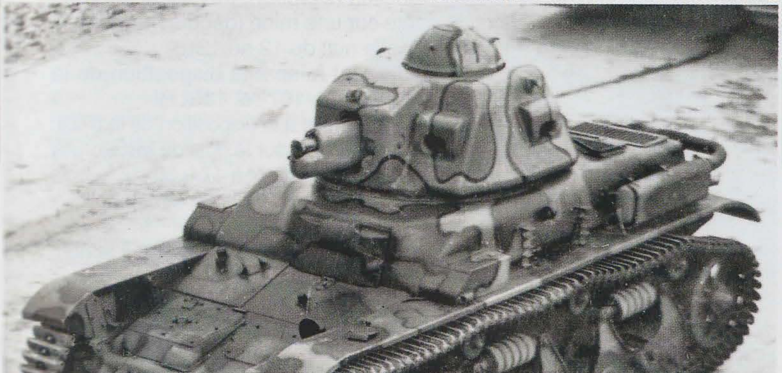
Verdun, juin 1938, départ pour le Bois-Bourry en René-Gillet G1 750 cm³ à side-car estafette. L'insigne du régiment est joliment peint sur le panier.
(Coll. R. Potié)

Au I/511e RCC de Verdun en 1938, un groupe de chasseurs en tenue de travail, entourant le lieutenant Nouvrin.
(Coll. R. Potié)



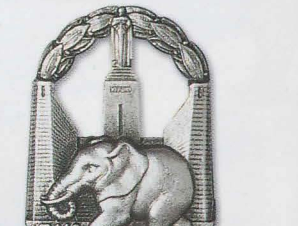
Insigne peint du 511e RCC
Les couleurs sont purement indicatives (le bleu étant, en principe, attribué au 1er bataillon). La peinture de carrosserie est noir brillant pour les motos et side-cars, vert olive pour les autres véhicules. Nous n'avons pas, à ce jour, retrouvé d'exemple de cet insigne peint sur les chars.



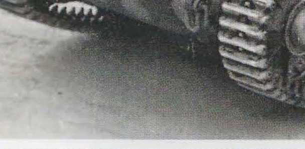


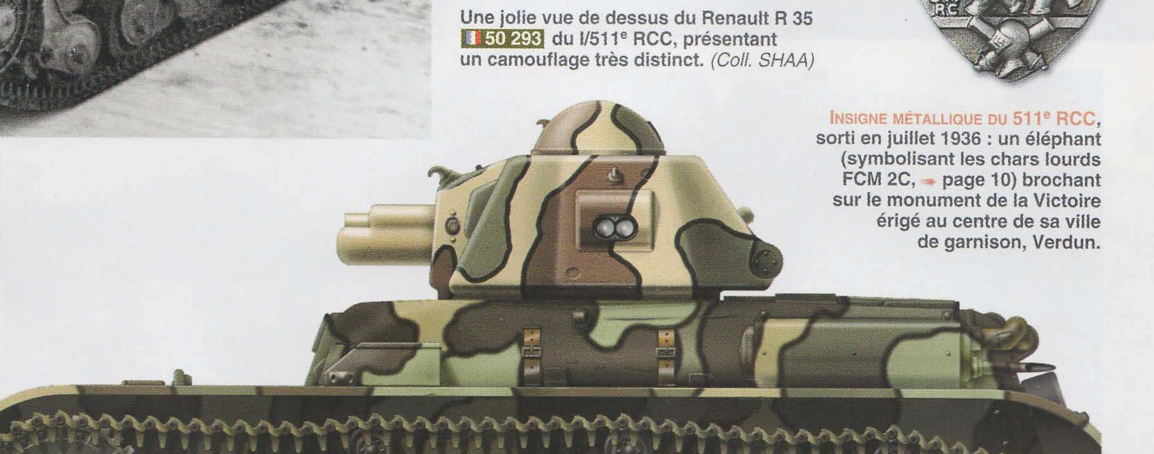
Belle vue générale des garages du I/511e RCC à Verdun en 1938. On reconnaît au premier plan les R 35 50 150 et 50 313, présentant des schémas de camouflage assez diversifiés. Au second plan, on aperçoit des Renault FT d'instruction et deux AMD 35 Panhard du 6e cuirassiers (1re DLM) qui tient garnison dans la même ville et partage alors le quartier Bevaux avec le 511e RCC. *(Coll. R. Potié)*

Une jolie vue de dessus du Renault R 35 50 293 du I/511e RCC, présentant un camouflage très distinct. *(Coll. SHAA)*



Insigne métallique du 511e RCC, sorti en juillet 1936 : un éléphant (symbolisant les chars lourds FCM 2C, ➠ page 10) brochant sur le monument de la Victoire érigé au centre de sa ville de garnison, Verdun.





Char léger Renault R 35 n° 50 293 du I/511e RCC
Tiré de la photo ci-desus, ce profil traduit avec exactitude le camouflage Renault « deuxième type » composé de quatre tons (vert d'eau, ocre, vert olive et terre de Sienne) séparés entre eux par des filets très foncés réalisés, soit au pistolet au flou variable (sur ce char, l'effet est léger), soit au pinceau. La tourelle, peinte chez son propre constructeur, est de style et tonalité différents.

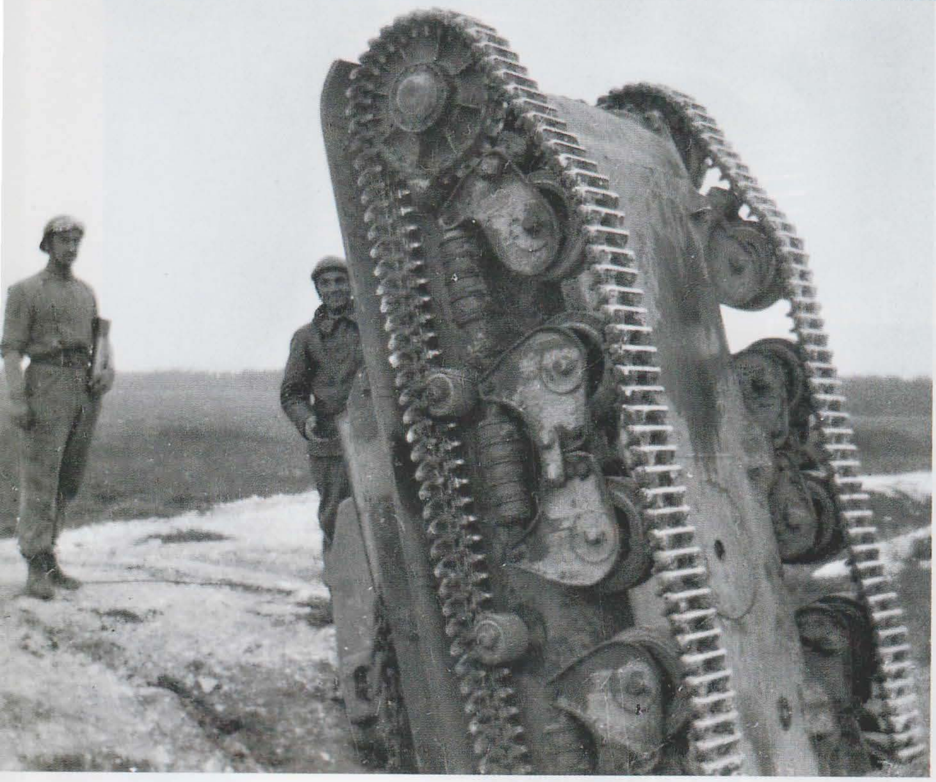
Profil Éric Schwartz
© H&C 2006

Cutting (Moselle) le 6, Altwiller (Bas-Rhin) le 7. La 3^e^ compagnie rejoint également Altwiller dès le 6, mais par Lubécourt.

Le 8 septembre, le bataillon atteint Lorentzen. Il est mis à disposition du 5e corps d'armée (9e et 23e DI) du général Bloch [1] dans la zone de la 4e armée dont le commandant des chars est le colonel Guillot. Départ dans la soirée vers 21 h pour Rorhbach-lès-Bitche qui est atteint le 9 septembre à 0 h 30.

Ce jour là, mouvement vers Rimling à 4 h du matin des 1re et 2e compagnies qui franchissent la frontière près de Niedergailbach, en appui du 131e RI (9e DI) renforcé du GRDI qui se portent vers Walsheim. La 3e compagnie est maintenue en réserve au bois de Filsenhof. Le terrain est extrêmement coupé, occasionnant de nombreuses pannes de terrain et de train de roulement. À 18 h, les unités sont regroupées à Rimling où se tient le PC du bataillon.

Les lieutenants Rogné et de Castelnau au quartier Bevaux à Verdun en 1938. De Castelnau porte un veston de cuir noir croisé très ancien modèle à poche de poitrine et le masque à gaz ARS modèle 1917. À l'arrière-plan est garé un break d'instruction Berliet VFD. *(Coll. R. Potié)*



Camp de Sissonne, 1937 : ce R 35 a basculé dans un trou, nous offrant la vue de sa trappe d'évacuation. *(Coll. Maurin)*

10 septembre

L'entrée en Sarre est lente, mais la résistance allemande est faible. À 12 h, le bataillon doit appuyer les GRDI des 9e et 23e DI.

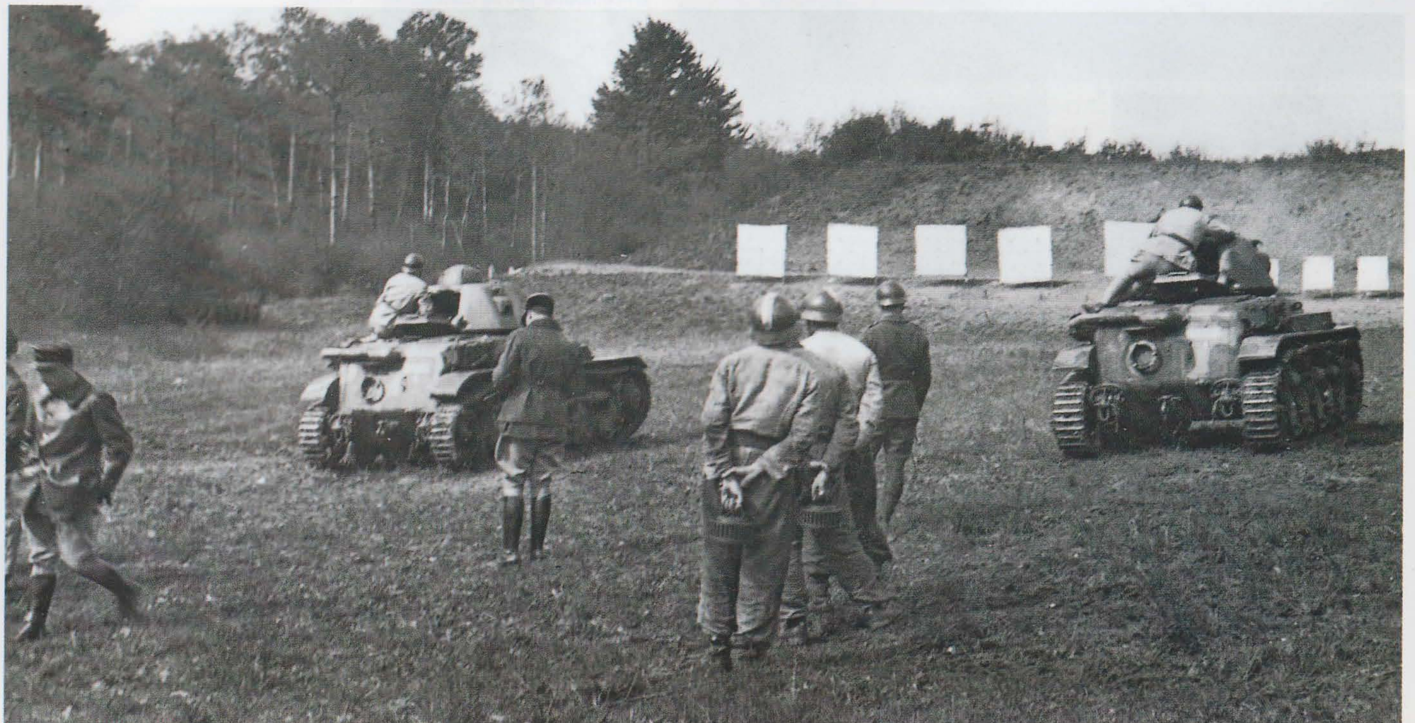
La **1re compagnie**, à 13 h 30, couvre la progression d'un bataillon d'infanterie jusqu'à Medelsheim et Peppenkum (ce village est entièrement piégé par les Allemands à l'intérieur des maisons). Les quatre sections de la 1re compagnie sont réparties sur un front de 7 km. L'une d'elles prend un contact sérieux avec l'ennemi à Niedergailbach et Walsheim. Un char, le R 35 n° 50 170 du chef de la 3e section (Damour), travaillant sur l'axe de Walsheim, saute sur une mine (dégâts matériels, il sera récupéré dans la nuit du 12 au 13).

La **2e compagnie** est mise à la disposition de la 23e DI, en support des 32e, 107e et 126e RI.

La **3e compagnie** est mise à la disposition de la 9e DI. Vers 12 h, elle fait mouvement sur le bois de Mittelbrück par Rorhbach, Gros-Réderching et à 17 h 30 sur le bois de Mertzenwald où elle passe la nuit, se tenant prête à appuyer le 131e RI (I et IIe bataillons).

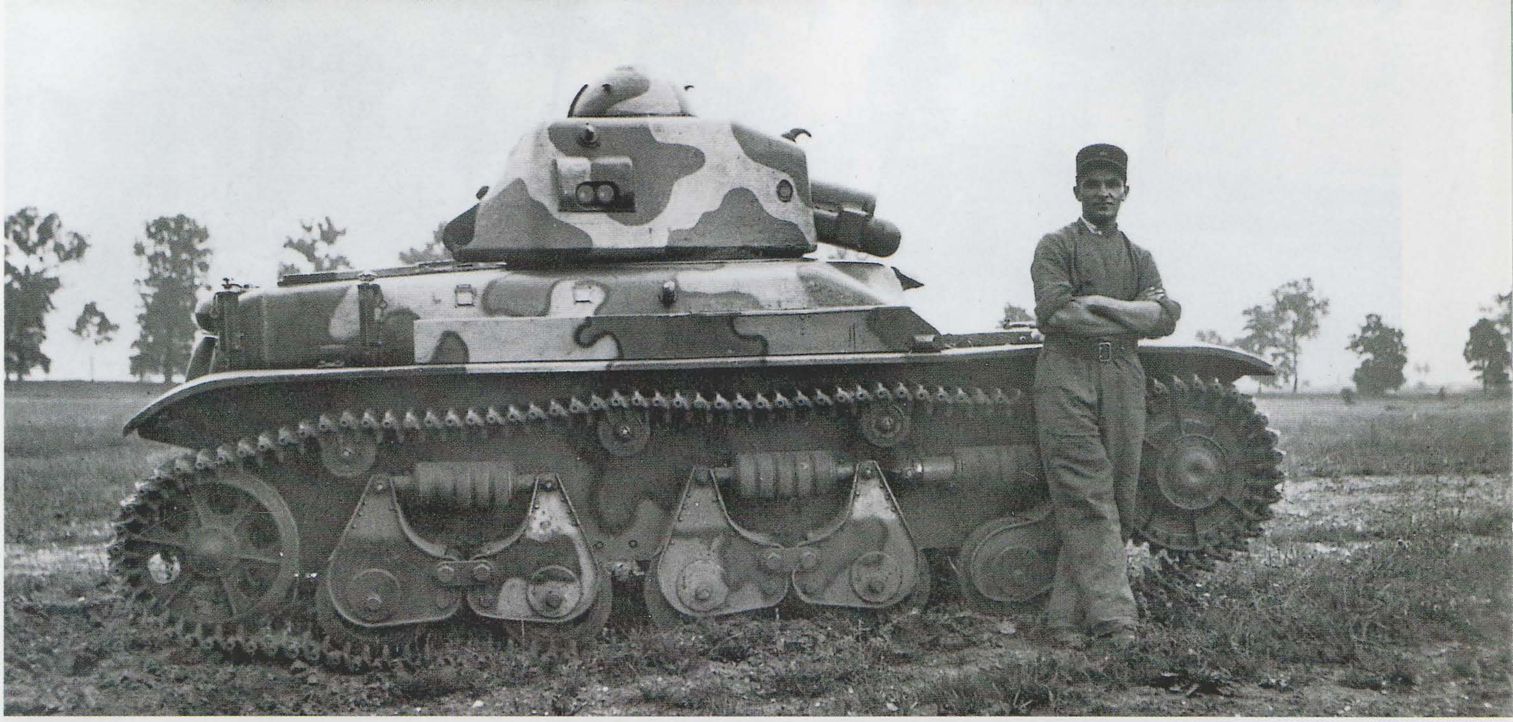
Les 1re et 2e compagnies rejoignent Rimling à la nuit.

Mars 1938, sur le champ de tir réduit à Regnée. À gauche de dos, lieutenant Rogné. Devant le char de gauche, lieutenant Filippi. Chaque chasseur va tirer un chargeur-tambour de 50 cartouches de 7,5 mm qu'il tient en mains. *(Coll. R. Potié)*

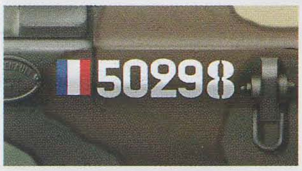


---

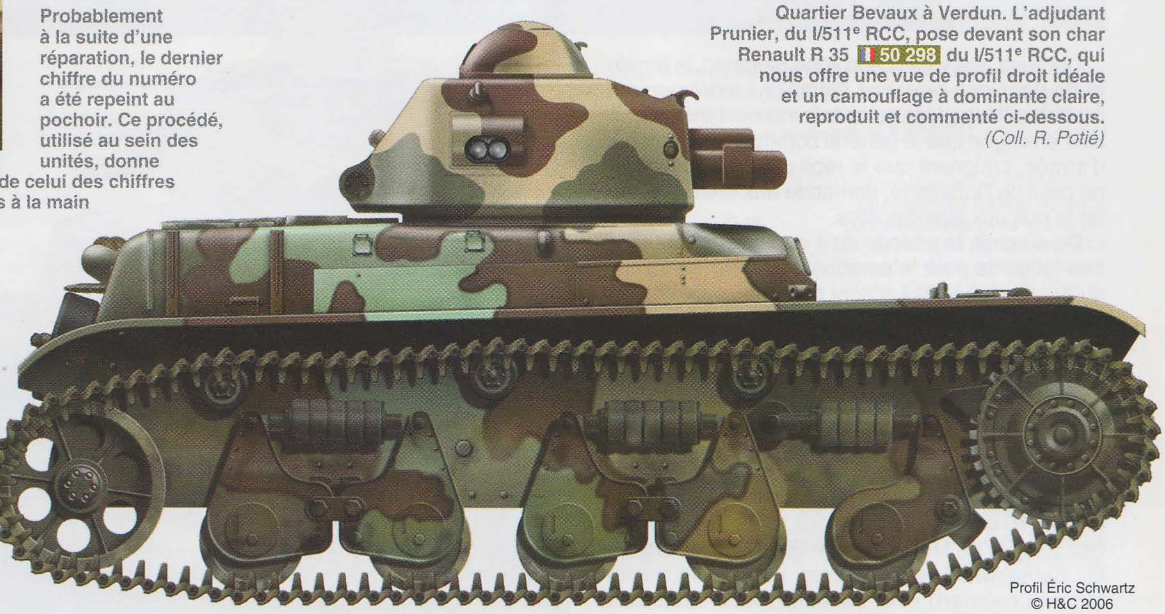
[1] Le général Bloch, frère de l'illustre avionneur, est un homme important dans l'histoire du développement des matériels blindés et de l'armement français. Proche collaborateur de Weygand, il avait été chef du cabinet technique à l'EMA de 1931 à 1934.



Quartier Bevaux à Verdun. L'adjudant Prunier, du I/511e RCC, pose devant son char Renault R 35 50 298 du I/511e RCC, qui nous offre une vue de profil droit idéale et un camouflage à dominante claire, reproduit et commenté ci-dessous. *(Coll. R. Potié)*



Probablement à la suite d'une réparation, le dernier chiffre du numéro a été repeint au pochoir. Ce procédé, utilisé au sein des unités, donne un style graphique bien différent de celui des chiffres «usine», soigneusement exécutés à la main par des peintres en lettres professionnels.

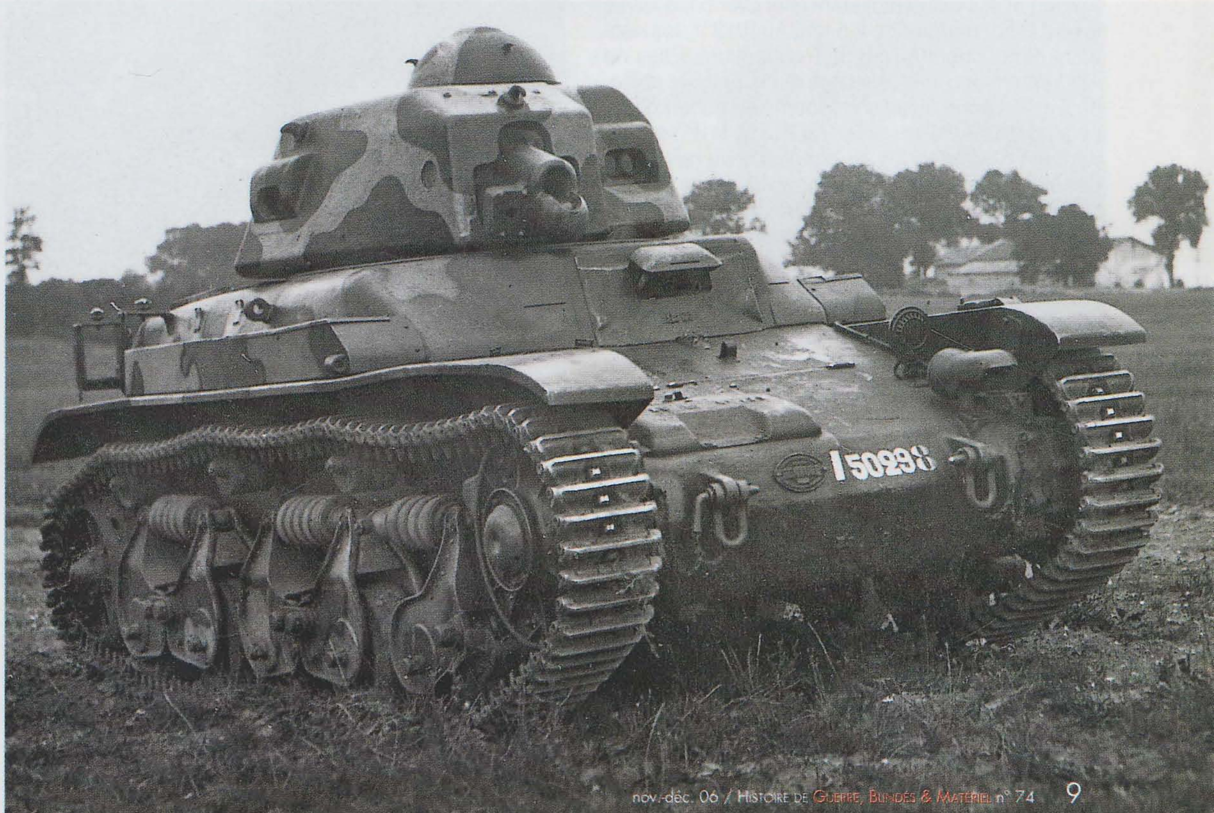


CHAR LÉGER RENAULT R 35 N° 50 298 DU I/511e RCC
Même approche que page 7 mais démonstration encore plus frappante grâce à la photo ci-dessus. Le camouflage est différent entre la caisse et la tourelle, du simple fait qu'elles proviennent d'établissements distincts. Ici, la tourelle est à camouflage sans liseré, tandis que la caisse est revêtu du classique « deuxième type » Renault.

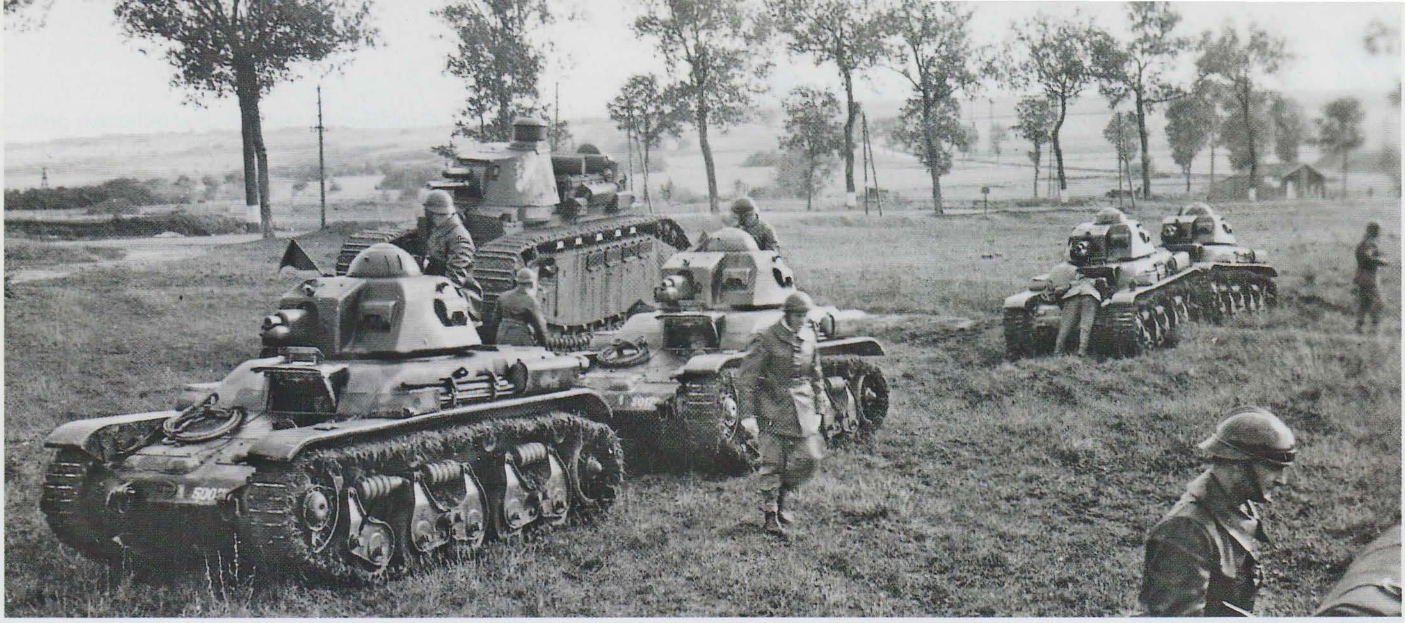
Profil Éric Schwartz
© H&C 2006

Char léger modèle 1935 R (dit R 35)

Moteur : Renault 4 cylindres 120 x 130 de 5 881 cm^3
Puissance maximum : 85 ch
Nombre de vitesses : 4 + AR
Équipage : 2 hommes
Poids mort : 10 600 kg
Blindage maximum : 40 mm
Armement (sous tourelle) :
1 canon de 37 mm SA 18
1 mitrailleuse de 7,5 mm
Empattement : 3,55 m
Voie : 1,56 m
Longueur : 4,02 m
Largeur : 1,87 m
Hauteur : 2,13 m
Vitesse maximum : 20 km/h
Autonomie : 130 km
(réservoir de 166 l)



Cette très belle vue de trois-quarts avant du 50 298 révèle le détail insolite de la peinture au pochoir du dernier chiffre de son numéro matricule. *(Coll. R. Potié)*



Chars en évolution sur le Champ de Mars de Verdun, 1938. Une section de R 35 double l'un des monstrueux FCM 2C de 70 tonnes dont l'unique bataillon constitue, depuis mai 1936, le III/511^{e} RCC. Des quatre R 35 de la colonne — au premier plan les 50 015 et 50 170 de la 1re compagnie — trois ont leur fanion visible, émergeant de la tourelle par un petit orifice. *(Coll. R. Potié)*

Au cours du déplacement, une remorque de chenillette de ravitaillement de la 1re compagnie saute sur une mine (remorque irréparable). Nos troupes dépassent Niedergailbach – Medelsheim – Brenschelbach – Peppenkum.

Dans les avancées de la ligne Siegfried, le terrain truffé de mines rend nos fantassins extrêmement prudents. Notre infanterie est vraiment inquiète, à telle enseigne que le général commandant le corps d'armée, craignant que le repli des chars n'entraîne celui de l'infanterie, demande aux chars de rester la nuit aux avant-postes.

De surcroît, la période du 4 au 10 septembre est très fatigante pour le personnel et pour le matériel du bataillon. Les chars sont très éprouvés, surtout les trains de roulement, par le trop grand nombre de kilomètres parcourus sur les routes du Bas-Rhin. La presque totalité des appareils a servi depuis le mois de mai pour l'instruction, en particulier de réservistes.

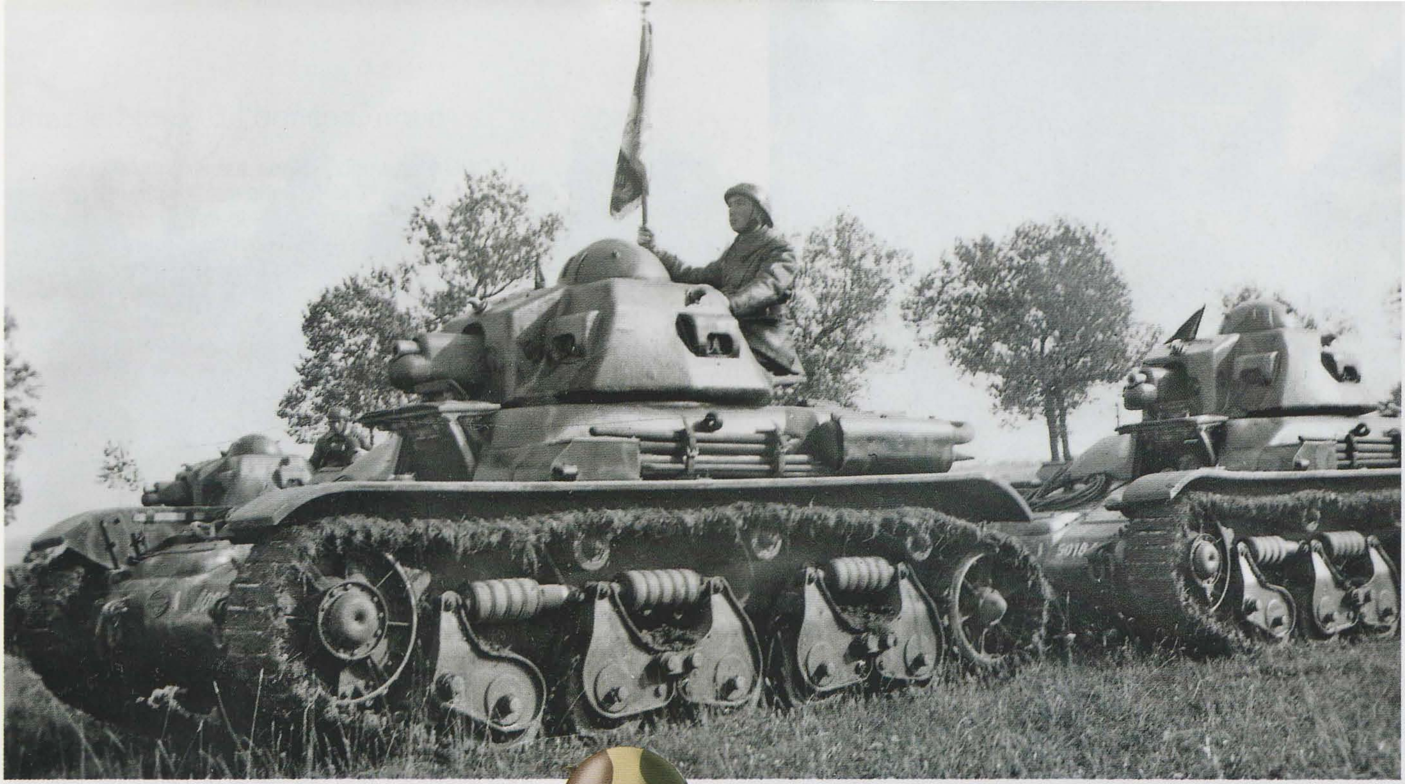
11 septembre

À 12 h 30, la 3^{e} compagnie reçoit l'ordre d'appuyer le 131^{e} RI chargé de conquérir les crêtes au nord des villages de Medelsheim – Peppenkum. Objectif : Sangenwald, le Sittersberg. Les 1re (sous-lieutenant Lescroart) et 3^{e} sections (sous-lieutenant Lavandier) avec le II/131^{e} et les 2^{e} (sous-lieutenant Ferrari) et 4^{e} section (adjudant chef Cambriels) avec le I/131^{e} sur un front de 2,5 km. Au II/131^{e}, les sections débouchent à l'est de Peppenkum. Elles ne rencontrent aucune résistance sur le premier objectif. En revanche, elles sont soumises au feu d'une batterie d'artillerie ennemie. Au I/131^{e}, la 4^{e} section, formée en échelon refusé[3], procède au nettoyage des lisières boisées de Sangenwald où elle neutralise plusieurs armes automatiques. La progression sur le deuxième objectif s'effectue ensuite normalement. La 2^{e} section, ne rencontrant aucune résistance, soutient la 4^{e} section de ses feux. L'infanterie ne suivant pas, les sections restent à défilement de tourelle puis, pour l'entraîner, franchissent la crête. Immédiatement, le char du lieutenant Ferrari est pris à partie par trois armes antichars qui se révèlent, une au lisière sud-ouest de Seyweiler, deux aux lisières sud du bois de Gurischberg.

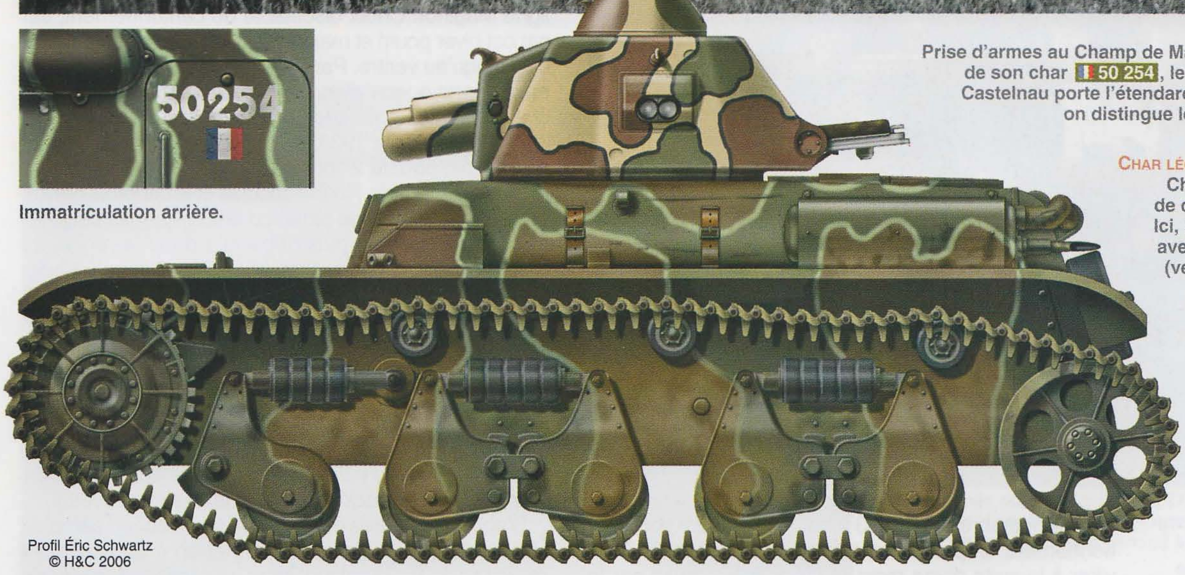
Les 2^{e} et 4^{e} sections concentrent leurs feux sur ces armes, deux d'entre elles sont détruites respectivement par l'adjudant chef Cambriels et l'autre par le sous-lieutenant Ferrari, la troisième se replie vers le nord. Durant deux heures, les sections attendent l'infanterie, laquelle n'arrivera qu'au début de la nuit. Son char atteint de cinq obus antichars, le sous-lieutenant Ferrari, fortement contusionné au bras droit, continue de tirer, aidé par son mécanicien le chasseur Devecq qui lui passe les obus et les chargeurs. Devecq est également contusionné à la jambe gauche. Tous les organes de vision sont

Le 50 254 du lieutenant de Castelnau, porte-étendard du régiment en 1938. *(Coll. R. Potié)*

[3] Colonne de combat dans laquelle chaque appareil est décalé latéralement par rapport à celui qui le précède, lui permettant ainsi de faire feu.



Prise d'armes au Champ de Mars à Verdun, 1938. À bord de son char 50 254, le lieutenant de Carrières de Castelnau porte l'étendard du régiment. Derrière lui, on distingue le 50 184. *(Coll. R. Potié)*



Immatriculation arrière.

Char léger Renault R 35 n° 50 254
Changement radical de style de camouflage pour la caisse. Ici, le char est peint en totalité avec les deux teintes foncées (vert olive et terre de Sienne, seuls les contours au pistolet sont de nuance claire, supposée vert d'eau. Le camouflage de la tourelle, du style usuel, tranche très nettement.

Profil Éric Schwartz
© H&C 2006

mis hors d'usage, mais l'équipage ramène son char au ralliement. À la nuit, les quatre sections se replient sous un tir de harcèlement à balles traceuses et par une pluie diluvienne. À 0 h, la compagnie se rassemble dans le bois de Brumbusch.

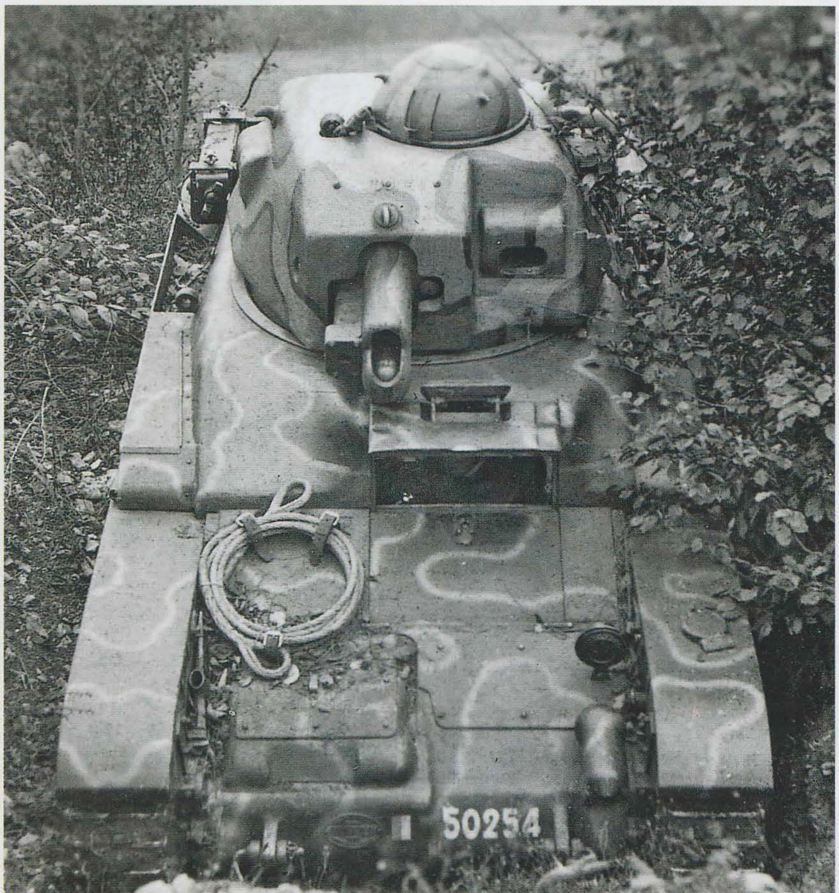
Durant cette opération, les équipages ont été prodigues en munitions. Une section a consommé une centaine d'obus perforants. L'inspection des chars enquête. L'explication est simple, cette section opérant dans les avant-postes de la ligne Siegfried a fait des cartons sur tout ce qui présentait. Compte tenu du niveau des approvisionnements, il est notifié d'en faire un usage plus parcimonieux, ce qui n'est pas de bonne augure pour la suite...

La période d'attente

Le 12 septembre 1939, le bataillon est rassemblé à Rimling puis fait mouvement de nuit sur Weiskirch. Les journées du 13 et du 14 permettent la remise en état du matériel.

Le 15 septembre, le 9e BCC fait mouvement dans l'après midi sur Meuniel où il rejoint les échelons sur roues. Puis successivement, le 16 sur Urbach et Epping, puis Rexingen le 17.

Sur Bettwiller le 25, Bining le 26, et le 29 septembre, retour à Bettwiller en réserve du corps d'armée n° 2, et stationnement dans le secteur maintenant de la 5e armée pour un éventuel emploi en support du 8e CA du général Frère. Le commandant des chars de la 5e armée n'est autre que le colonel De Gaulle.



Cette autre vue splendide du 50 254 a été prise au camp de Sissonne l'année précédente. *(Coll. R. Potié)*

De gauche à droite et de haut en bas.
Au cantonnement, automne 1939. De gauche à droite, lieutenant Chapuis, médecin-lieutenant Chopis, et sous-lieutenant X. *(Coll. R. Potié)*

1er novembre 1939 : prise d'armes avec remise de croix de guerre pour les opérations de septembre dans la Sarre. *(Coll. R. Potié)*

Un lieutenant et un sous-lieutenant de l'état-major, devant leur Peugeot 202 de réquisition, immatriculée 556 425 T. *(Coll.R. Potié)*

Le 17 octobre départ à 3 h pour Reisweiler pour stationnement en pleine forêt, à 10 km au nord de Bettviller à la suite d'une mesure disciplinaire prise par le colonel De Gaulle à l'égard de son chef, victime de son intempérance (note du capitaine Martin, chef d'état-major du GBC 510 commandé par le lt-col Taitot).

Objectif du bataillon, reconnaissance d'emploi pour contre-attaque en avant et dans les intervalles de la ligne Maginot. Choix discutable du cantonnement, car par cet hiver pourri et malgré les claies, les chars s'enfoncent jusqu'au ventre. Par ailleurs, l'infanterie a posé des mines sans aucun plan. La difficulté est de trouver les cheminements pour atteindre les bases de départ.

Le 1er novembre 1939, prise d'armes. Parmi les décorés, citons, pour la 2e compagnie, le capitaine Grollier, les sous-lieutenants Puel et Jacquel et le caporal Lefèvre.

Le 29 novembre, le bataillon embarque sur voie ferrée à Diemeringen, puis débarque dans la région de Suippes, les unités étant réparties à La Cheppe, Vadenay et Cuperly (Meuse, sud, sud-ouest de Suippes) à compter du 1er décembre, en réserve générale. En fait, le GBC 510 est transporté dans la région du camp de Mourmelon pour, dit-on : « *remise en état du matériel, perception de chenilles plus larges, de canons antichars – les canons des chars sont toujours les 1916 SA –, de postes radios, comme le ER 41*[2] *pour lequel de toutes façons, il n'y avait pas de place dans le R 35 ! d'après le radio Jack Pichon dans ses mémoires* ».

D'après les cadres du bataillon, ce séjour au camp de Mourmelon va « tuer » le matériel en manœuvres et exercices avec l'infanterie, sans perception de matériels nouveaux ni améliorations techniques d'aucune sorte.

Ci-contre.
Au cantonnement, automne 1939. De gauche à droite, sous-lieutenant X, médecin-lieutenant Chopis, lieutenant X, chef de bataillon Gauthier (fidèle à sa capote bleu horizon) et lieutenant Chapuis. *(Coll. R. Potié)*

NOTE

[2] Erreur de l'auteur de cette note. Le poste prévu pour équiper les chars légers de l'infanterie est alors l'ER 54. L'ER 41 est un matériel dit « de troisième génération » appelé à succéder, dans l'infanterie, à l'ER 40.

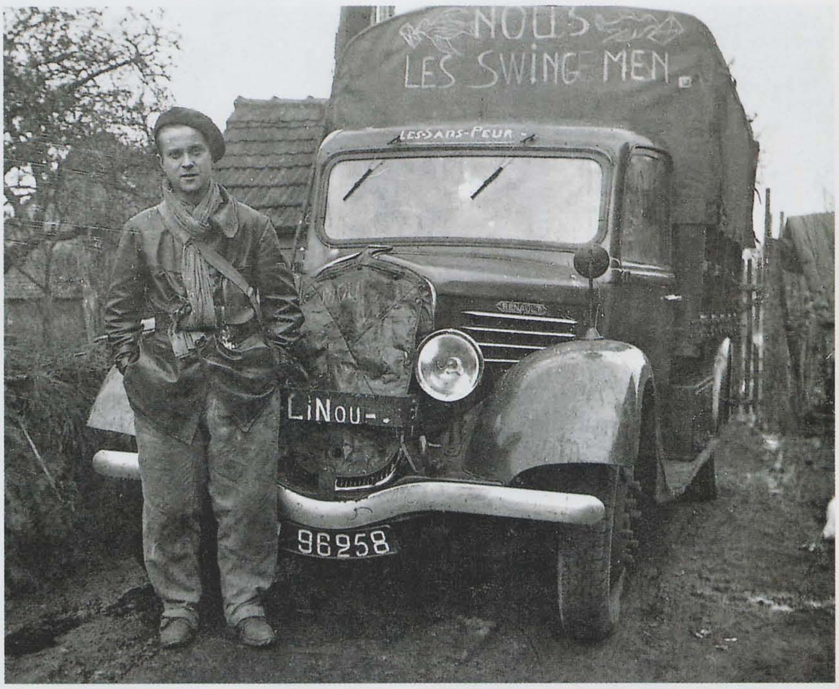
Dans le Nord, à l'armée Giraud

Après plusieurs alertes, sans lendemain, le GBC 510 fait mouvement pour être affecté à la 7e armée du général Giraud dans le Pas-de-Calais. C'est le colonel Bonnet de la Tour qui y commande les chars.

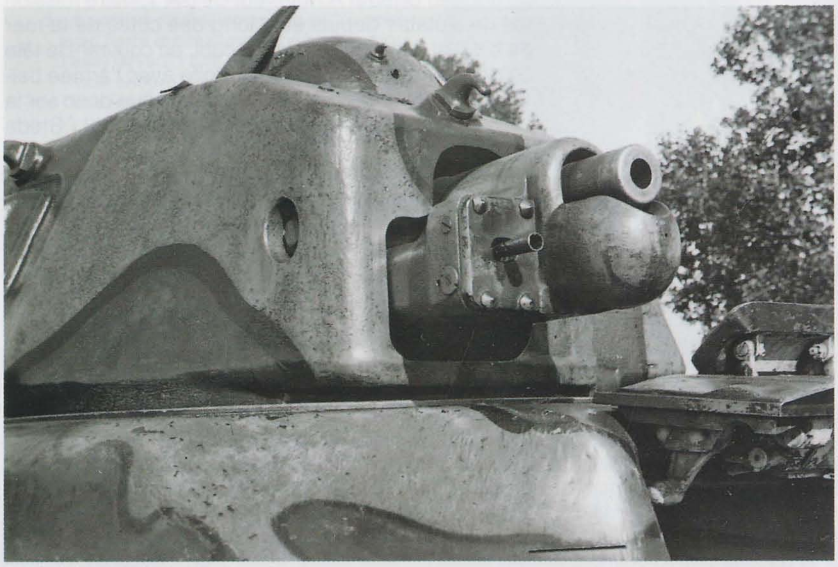
Le 12 janvier, embarquement sur voie ferrée puis débarquement le 14 janvier 1940 à Hesdin (Pas-de Calais) et stationnement à 15 km nord d'Hesdin.

Puis le 15 janvier, mouvement sur Royon, puis Lebiez le 16, Watten (Nord) le 20 par Fauquembergues et Saint-Omer. Ce mouvement est effectué dans des conditions climatiques difficiles, sur des routes verglacées, dans une tempête de neige par – 20°. Il va mettre 48 heures pour réaliser les 70 km qui lui sont imposés dans ces conditions. Le matériel a souffert, d'après le commandant de l'unité, il ne sera pas opérationnel avant deux mois, le temps nécessaire pour le réparer. Se pose alors pour les hommes la question de la justification de ce déplacement dans de telles conditions.

Du 21 janvier au 9 mai 1940, le bataillon stationne à Watten où le travail essentiel consiste, en priorité, à la remise en état du matériel, à l'instruction aux tirs sur les plages de la mer du Nord (Hardelot) et de la Manche, ainsi qu'à des manœuvres avec des unités d'infanterie.



Le chasseur Barrier, « fan » de Charles Trenet, devant sa camionnette 1,5 t Renault ADK 96 258 surnommée *Linou* et décorée d'inscriptions humoristiques : à la guerre comme à la guerre... *(Coll. S. Bonnaud)*



vendredi
10
MAI

La « vraie » guerre

10 MAI 1940

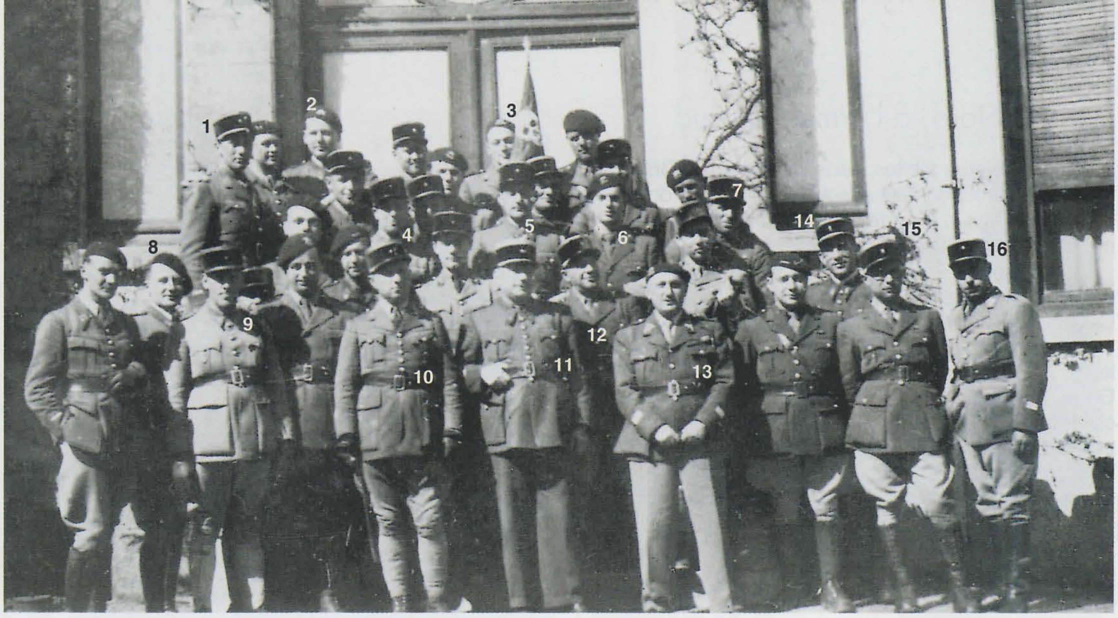
À 22 h, embarquement à Arques et Saint-Pierre-Brouck. Le premier train transportant l'état-major du GBC 510, celui du bataillon et une compagnie, déraille au départ.

La suite de ce récit appartient au lieutenant Maurin, commandant la 1re section de la 1re compagnie, à qui nous laissons maintenant la parole.

« Aux premières lueurs du jour, nous sommes réveillés par les ronronnements continuels, et tout alen-

C'est armés du vieux canon de 37 mm SA 18 — ici sur un cliché antérieur à la guerre — que les chars du 9e BCC vont devoir affronter l'assaut ennemi à l'Ouest. *(Coll. R. Potié).*

Cérémonie du 11 novembre 1939 à Ratzwiller. Tout le bataillon est réuni autour du drapeau. *(Coll. R. Potié)*

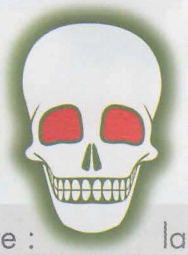


Tous les cadres du 9e BCC à Watten, avril 1940, devant la maison du propriétaire de la briqueterie (les officiers d'active sont identifiés par un numéro rouge).

1. Sous-lieutenant Beyel
2. Sous-lieutenant Jacquel
3. Caporal porte-fanion
4. Lieutenant Grésillier
5. Lieutenant Maurin
6. Lieutenant Martel
7. Sous-lieutenant Cambriels
8. Sous-lieutenant Lonjarret
9. Capitaine de Sevelinges
10. Capitaine Braillon
11. Commandant Gauthier
12. Lieutenant Sicard
13. Capitaine Ulmann
14. Lt Grosse (aumônier)
15. Lieutenant Blondelet
16. Lieutenant Chapuis

(Coll. R. Potié)

À Ratzwiller, le 18 novembre 1939, trois sous-officiers du 9e BCC, dont le sergent Weiler à droite en veston ancien modèle. *(Coll. R. Potié)*



Infographie L. Lecocq © H&C

tour, d'une multitude d'avions et par les détonations provenant de bombardements dans la région, sans doute Saint-Omer qui n'est qu'à 11 km environ. Ma compagnie, la 1re, commandée par le capitaine Ulmann, se trouve depuis le 16 janvier à Ganspette, petit hameau à 4 km à l'ouest de Watten (Nord) où séjourne l'état-major du bataillon, dans la très grande maison des propriétaires de l'usine de tissage Van Desmet, ainsi qu'une autre compagnie et la compagnie d'échelon du capitaine Blondelet cantonnée dans les annexes et dépendances d'une briqueterie.

Nous sommes rapidement informés de l'offensive allemande et passons la journée aux préparatifs de départ, dernière mise au point de nos treize chars dispersés dans une prairie et camouflés sous des pommiers. La mise en route est prévue pour le soir ou le lendemain matin par chemin de fer, direction Belgique – Hollande.

Il en est de même pour le 22e BCC, commandé par le chef de bataillon Sergent, qui cantonne également dans les environs et avec lequel nous formons le GBC 510 (groupe de bataillons de chars). Cette demi-brigade de chars [3] est commandée par le lieutenant colonel Taitot.

Avec une autre demi-brigade [3] de chars, l'ensemble, sous les ordres du colonel Bonnet de la Tour et sous l'appellation chars de l'armée, dépend de la 7e armée du général Giraud. À l'intérieur du GA 1, notre mission est de s'établir depuis et le long des côtes de la mer du Nord et dans les îles de l'Escaut, en couvrant la tête de pont d'Anvers, en liaison à droite avec l'armée belge. *[...]* Notre 9e bataillon de chars se situe donc sur la partie gauche du dispositif, sous Roosendaal / Breda

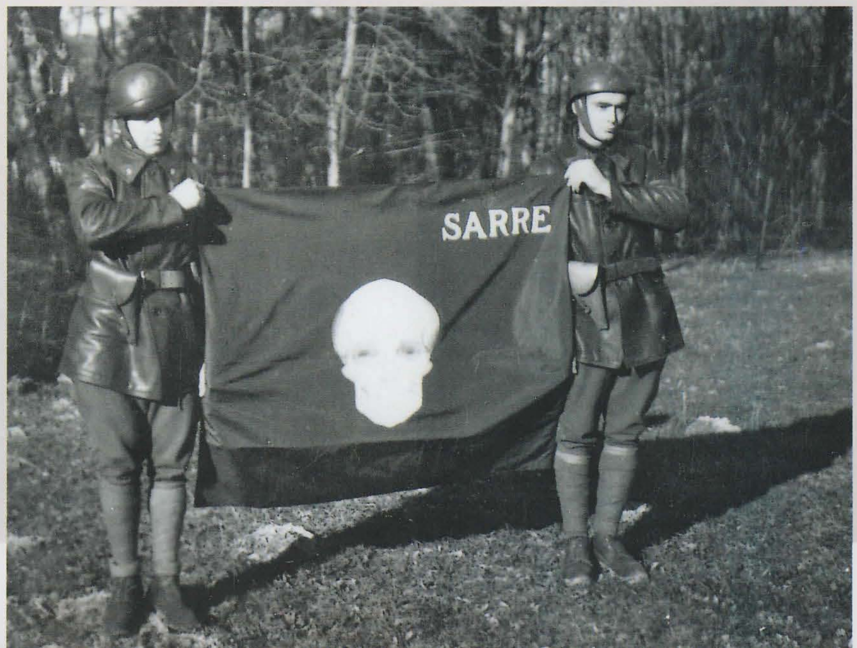
Sinistre : la tête de mort aux yeux rouges

Le commandant Gauthier, officier d'active qui a été fait prisonnier durant la Première Guerre mondiale et en a conservé un très mauvais souvenir, choisit pour l'insigne de son unité une tête de mort qui est peinte sur tous les véhicules, sauf apparemment les chars [1].

Le choix très curieux, si peu en phase avec la symbolique militaire française classique, du commandant Gauthier, est d'une origine incertaine : une légende dit que c'est parce qu'il a été fait prisonnier par les « hussards de la Mort » ; une autre, qu'il décide de prendre à son compte l'emblème des 1er et 2e hussards allemands de 1914, avec l'intention évidente de ne pas y voir qu'un symbole, ces derniers ayant brûlé la maison familiale.

Les fonderies de Pont-à-Mousson où le capitaine de réserve Blondelet — qui commande la compagnie d'échelon — est ingénieur dans le civil, offre au bataillon un splendide pavillon vert, de grande taille, portant au verso l'insigne des chars et au recto la tête de mort, et la mention *Sarre*, le tout brodé d'argent. Ce pavillon flotte à un mât devant le PC du commandant. Un fanion d'inspiration analogue, mais de dimensions réduites, est remis au bataillon par le général Giraud en mars 1940 à Watten.

Entretemps, au mois de décembre 1939, un modèle d'insigne métallique représentant lui aussi une tête de mort, est dessinée par le lieutenant Martel, assisté du lieutenant Maurin qui fournit le crâne en plâtre ayant servi de modèle, puis est commandé en janvier à la maison Arthus-Bertrand après acceptation de la maquette par le commandant Gauthier. Celui-ci demande néanmoins la réalisation de trois échantillons de l'insigne : un avec les orbites rouges, un autre avec les orbites verts, et un troisième avec les orbites noirs. Ces échantillons sont livrés fin avril 1940 à Watten. C'est celui à orbites rouges, similaire au motif du fanion remis par le général Giraud en mars, qui est retenu, et la commande est passée pour



---

[3] Terme impropre. L'appellation « demi-brigade» n'est employée que dans les DCr, où les chars sont destinés à la « manœuvre d'ensemble » sous un commandement unique. L'appellation de GBC traduit mieux le principe d'engagement — si décrié *a posteriori* — des chars des armées, ayant vocation à être saupoudrés par compagnie, voire par section, au profit de l'accompagnement de l'infanterie.

en Hollande. L'ordre de départ nous parvient peu avant minuit.

samedi
11
MAI

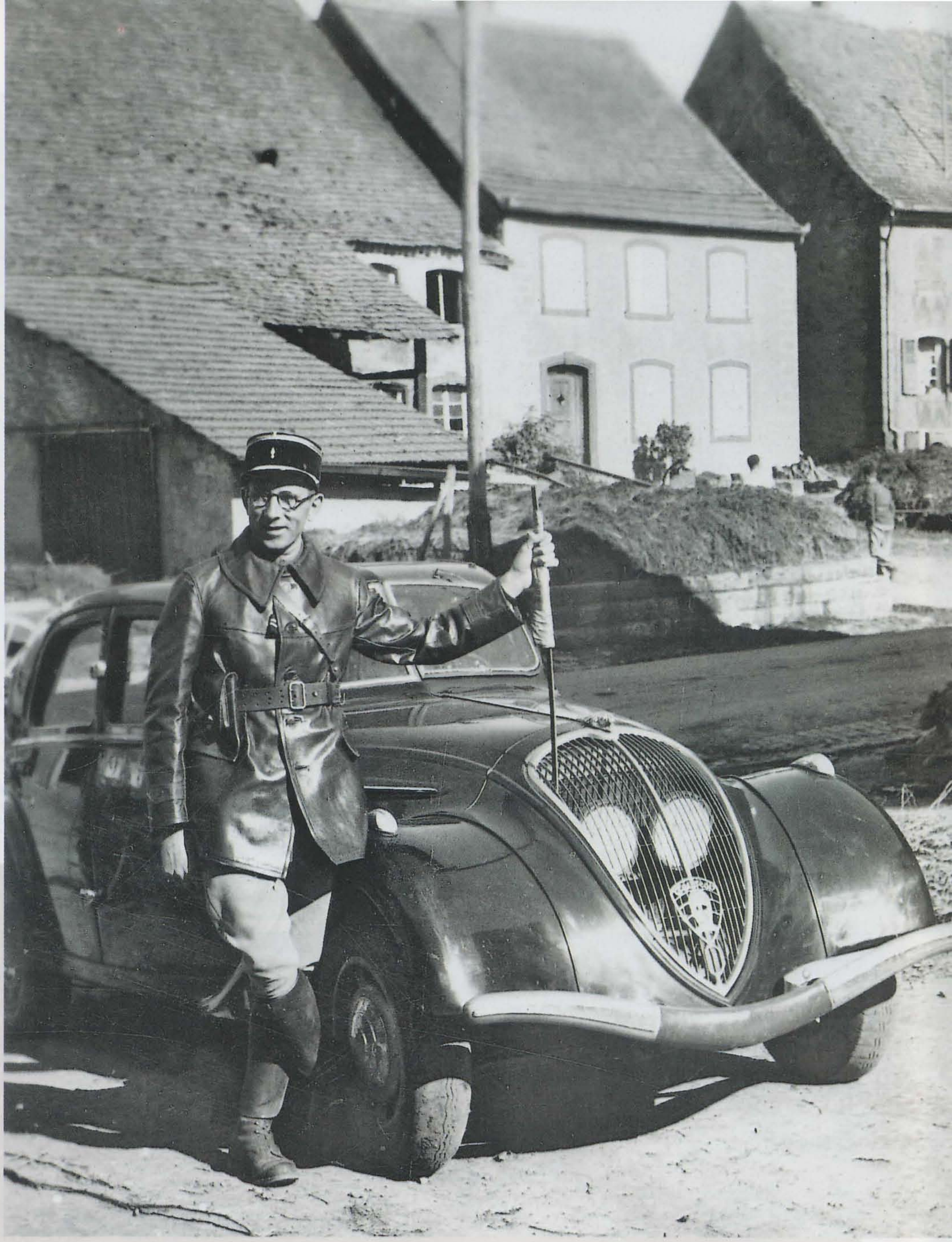
11 MAI 1940

À 0 h, nous prenons notre place sur la route (D 207) en direction de Watten où nous devrions nous trouver à 2 h mais l'itinéraire étant encombré par un flot continu de fantassins, génie, artilleurs, nous n'y parvenons qu'à 4 h. Les 2e et 3e compagnie, la CE ainsi que le 22e bataillon sont déjà partis par d'autres gares.

Notre embarquement s'effectue normalement et dès le lever du jour, nous sommes protégés par des chasseurs Curtiss. Tout va bien, le convoi démarre à 7 h.

Il arrive vers 10 h à la frontière belge par Saint-Omer, Hazebrouck, Bailleul, Armentières, Warneton, Wervik. À la frontière, nous sommes très chaleureusement accueillis ainsi qu'au passage dans les autres localités belges qui suivent : Menen, Courtrai, Gand, Dendermonde, Boom qui est celle où nous devons débarquer.

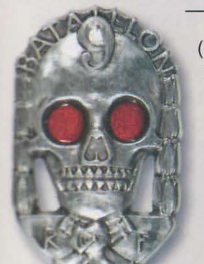
Arrivés devant nous, le 22e BCC et les



À Ratzwiller en octobre 1939, le lieutenant Gross, aumônier du 9e BCC et chef de la section ravitaillement de la CE, pose avec fierté (en masquant hélas le fanion d'aile) devant l'une des 402 du bataillon, non encore immatriculée. La découpe de l'écusson de calandre crée une étrange illusion d'optique. *(Coll. R. Potié)*

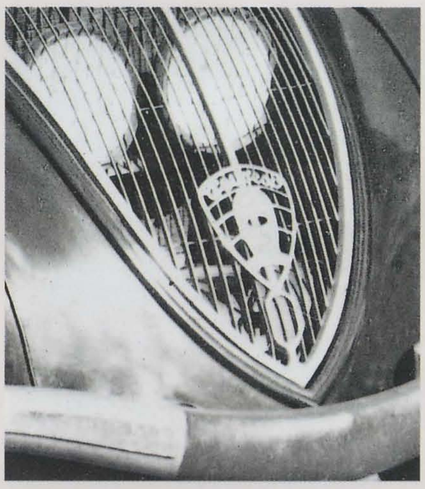
tout le bataillon. Avec la précipitation des événements, ces insignes ne seront jamais livrés, mais ils ont néanmoins été fabriqués. Et d'autre part, l'insigne du 9e a malgré tout été porté au feu car les trois échantillons ont été répartis entre le commandant Gauthier, le capitaine Blondelet et, sans doute, le capitaine adjoint Hamaide.

Réf. : article de J. Martel in *Chars d'assaut et blindés*, juin 1969. *L'artillerie d'assaut et les chars de combat*, D.-C. Bartlett, Symboles & Traditions 1988.

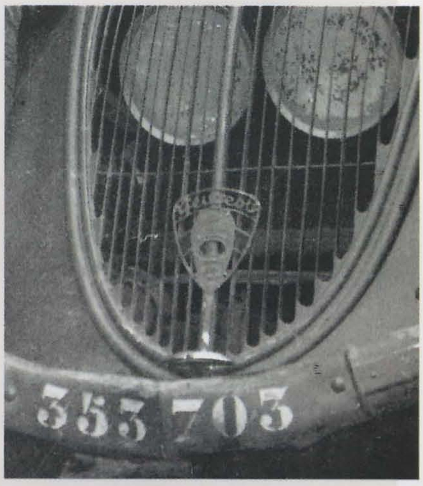


Page de gauche, l'avers du grand pavillon vert du 9e BCC avec la mention *Sarre*. *(Coll. R. Potié))*

Ci-dessous, le fanion photographié à Watten. *(Coll. R. Potié)*



Agrandissement de l'écusson de calandre, purement de série, de la 402 du 9e BCC.



Le même, sur une Peugeot 202 353 703 réquisitionnée en 8e RM. *(Coll. F.V.)*

Troublant... Remarquons à quel point l'écusson de calandre Peugeot des 402 (avant le modèle 402 B de 1939) et 202 ressemble à une tête de mort, du moins sur des photos en noir et blanc. Mais lorsque l'écusson est neuf et vu en couleurs, cette illusion ne se produit pas, les trois chiffres composant le logo étant vernis en bleu-blanc-rouge. Le 0 est évidé et c'est la nervure centrale de la calandre qui crée l'illusion un peu sinistre de deux orbites béantes.

Peugeot
402

J. Ghys © H&C 2006

---

[1] Suivant en cela une règle (souffrant quelques exceptions), qui veut que les matériels de combat ne portent pas l'insigne de leur unité.

Dépassant d'une tête son aréopage, le général Giraud, patron de la 7^{e} armée, est photographié ici lors d'une visite à Watten, au printemps 1940. Au second plan, on distingue le commandant Gauthier.
(Coll. R. Potié)

autres compagnies du 9 sont déjà en gare où tout se prépare pour la mise à terre, lorsque le colonel Bonnet de La Tour, en personne, survient en criant : « *à Essen* », dernière localité belge à proximité de la frontière hollandaise sous Roosendaal. Notre train précédé par celui du 22^{e} et suivi de celui transportant les deux autres compagnies du 9^{e}, roule vers Anvers qui est longé, puis traverse Kapellen et Kalmthout.

En arrivant à la station de Wildert à 17 h, nous sommes nombreux aux fenêtres pour répondre à la population qui continue de nous acclamer, lorsqu'une très violente explosion retentit en tête de notre train, en même temps qu'il stoppe brutalement au milieu des cris, bris de vitres et forte odeur de poudre.

Notre manque d'expérience en la matière nous précipite sur le plancher et le premier moment de stupeur passé, nous nous retrouvons tous à l'extérieur, dans un fossé longeant la voie. Il ne s'agit en fait que d'un raid isolé mais réussi, car la locomotive, d'où fuse des jets de vapeur, est mise hors-service par les éclats d'une bombe, sans doute de gros calibre qui a percuté une maison située contre la voie.

Les deux mécaniciens sont blessés, une femme tuée.

D'une gare proche, prévenue par téléphone, nous parvient très rapidement une autre machine, ce qui nous permet de reprendre notre mouvement vers Essen, que nous atteignons à 18 h.

Le 22^{e} BCC a déjà mis ses engins à terre.

La gare est survolée par de nombreux avions allemands qui ne tirent pas. C'est la 1re compagnie, la mienne qui effectue en premier son débarquement à la nuit tombante.

Le capitaine Ullman me donne l'ordre d'aller reconnaître itinéraire et emplacement pour y passer la nuit dans les environs d'Achterbroek, à 7 km au sud d'Essen.

Je pars sur le tanside[4] d'une moto pilotée par le chasseur Sarda. À deux kilomètres, je rencontre une chicane et le sol remué autour, le tout signalé par un écriteau : « *Défense de piétiner, de fumer, de stationner* ». Il est possible que ce soit des mines et je renonce à cet itinéraire à éviter. Je fais demi-tour pour redescendre vers la N53 ou je trouve au nord de Nieuwmoer un petit bois semblant convenir. Je reviens à Essen, en faisant deux haltes fossés antiaériennes, et je rends compte à mon capitaine qui approuve, et le débarquement continue.

Nous sommes éclairés par un violent incendie provenant de Hollande, vers Roosendaal. À 22 h, le capitaine Curval et le lieutenant Maneville, des chars de l'armée, arrivent l'air mécontent, ils trouvent que les mises à terre devraient être terminées, et nous remettent un ordre écrit, nous prescrivant d'avoir à nous rendre dans un bois sur la route d'Achterbroek.

Je fais remarquer la gêne et le risque que représentent la chicane et la route sans doute minée, ainsi que la difficulté d'une nouvelle reconnaissance de nuit. Après une longue discussion, la première solution est entérinée. À 24 h, la soupe est distribuée.

dimanche
12
MAI

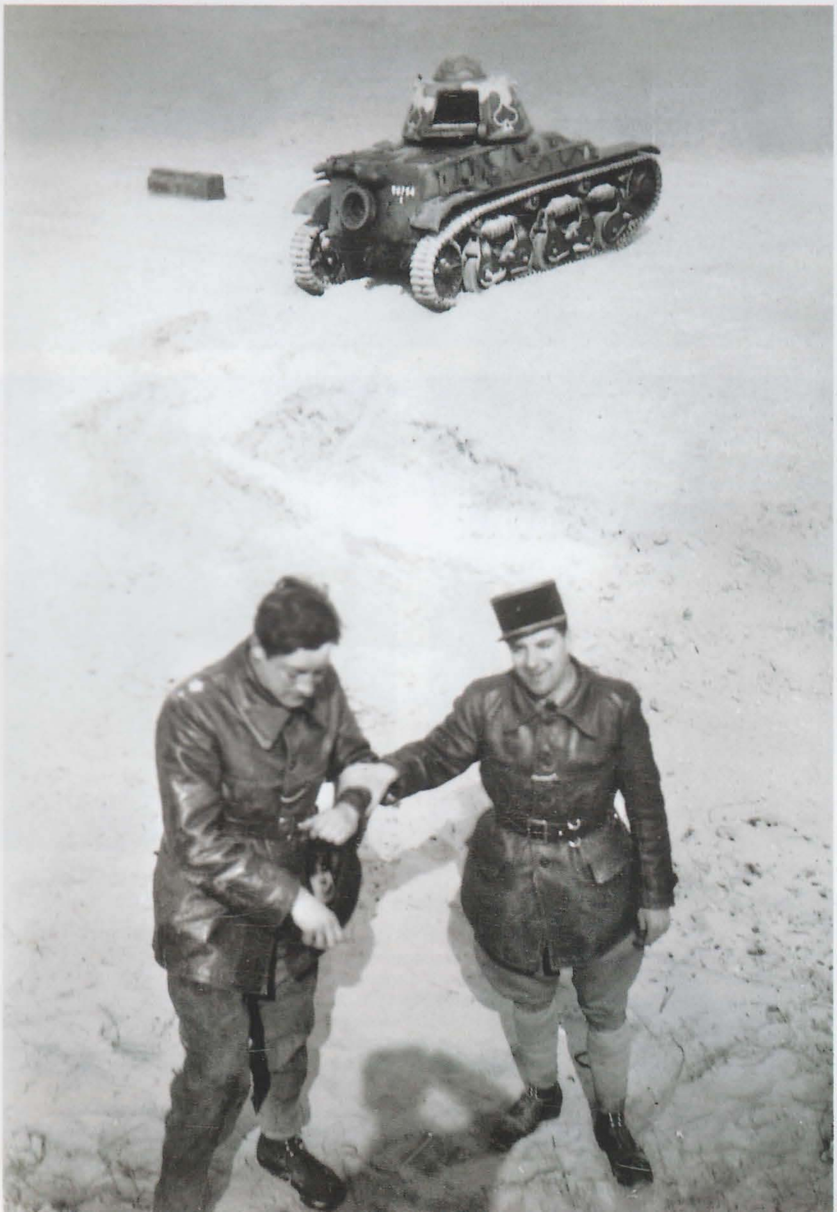
12 MAI 1940, DIMANCHE DE PENTECOTE

À 1 h, tout est débarqué, sauf la CE qui est du dernier convoi. Je dirige la colonne vers le bois reconnu au nord de Nieuwmoer. Les premiers chars y parviennent, lorsque partant de la gare d'Essen, un avion lâche un chapelet de bombes, tout le long de la route vers Achterbroek, sur laquelle nous devrions nous trouver.

Tous les chars et véhicules du bataillon étant casés, les traces de chenilles entre la route et le bois sont balayées à 4 h. On s'accorde un peu de repos jusqu'au jour, car à ce moment apparaissent les avions, des Dornier 17. Leur présence quasi permanente nous empêche de trop bouger, d'autant qu'apparemment ils nous cherchent, mais nous ne sommes pas repérés.

Nous attendons les ordres, la journée se passe, abrités dans des tranchées d'irrigation.

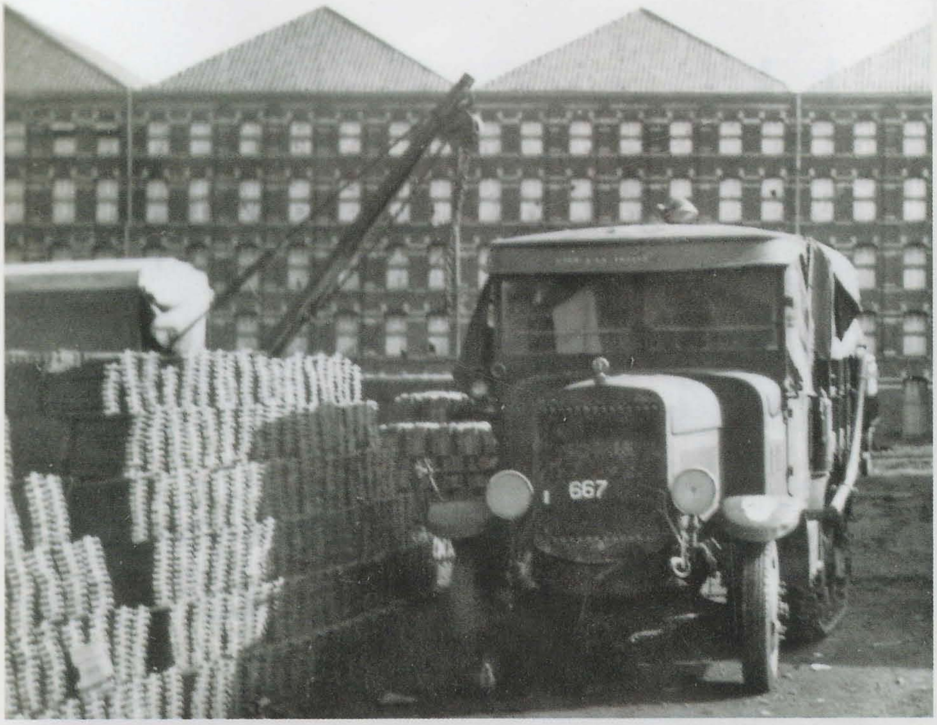
Un motocycliste de liaison nous apprend dans la matinée que la CE est en train de débarquer à Essen, dans des conditions difficiles, sous un très fort bombardement que nous entendons. En fait, et nous le saurons plus tard, ils ont dû effectuer cette opération, non sur un quai mais en pleine voie à partir de 7 h le matin. Sous la menace de l'avance allemande qui occupe déjà Breda, le bombardement a été intense toute la journée, sans aucune présence alliée. Les voies ferrées, intactes lorsque nous y étions, ont été rapidement bouleversées. Pendant le débarquement, deux chasseurs de la CE, qui servent une arme antiaérienne composée de deux mitrailleuses Reibel jumelées, fabriquée sur la conception du capitaine Blondelet, abattent un avion allemand. Ils sont proposés pour une citation, car ils ont servi l'arme sans discontinuer, malgré le tir extrêmement nourri des avions allemands en piqué. À ce moment,



Avril 1940, le char Renault R 35 50 754 sur la plage d'Hardelot (mer du Nord), durant un exercice de tir au large. Les as ont fait leur apparition sur les tourelles.
(Coll. R. Potié)

---

[4] Appellation parfois rencontrée pour désigner un side-car.



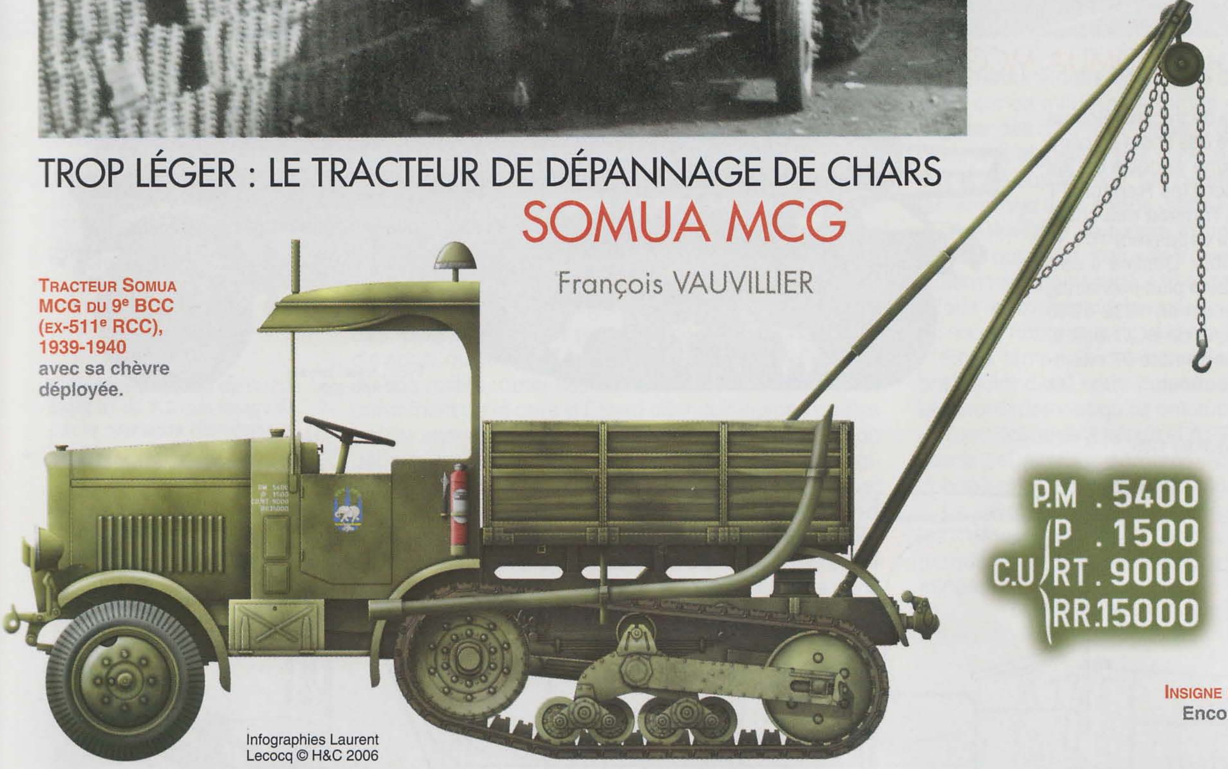
Deux des trois tracteurs Somua MCG de la compagnie d'échelon du 9e BCC cantonnant dans la tuilerie de Rifflard, près de Watten (Nord), mars-avril 1940. Le tracteur du second plan montre sa chèvre déployée et ses ridelles entièrement bâchées, ce qui est rarement observé sur cette série spécifique aux chars. Souvent, la bâche est à demi ou complètement ôtée. Sur l'aile gauche apparaît le sinistre insigne du bataillon, la tête de mort aux orbites rouges. Quant au matricule, de la série 66 700, ses deux derniers chiffres ont été effacés. On sait que deux des trois tracteurs portaient les plaques 66 704 et 66 706. *(Coll. R. Potié)*

TROP LÉGER : LE TRACTEUR DE DÉPANNAGE DE CHARS SOMUA MCG

François VAUVILLIER

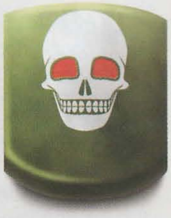
Ce véhicule appartient à une famille très prolifique qui est surtout connue pour ses tracteurs d'artillerie et dont nous reparlerons en grand détail.

(suite au verso)

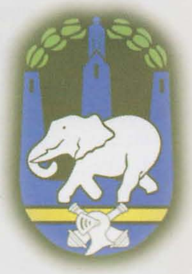


Tracteur Somua MCG du 9e BCC (ex-511e RCC), 1939-1940 avec sa chèvre déployée.

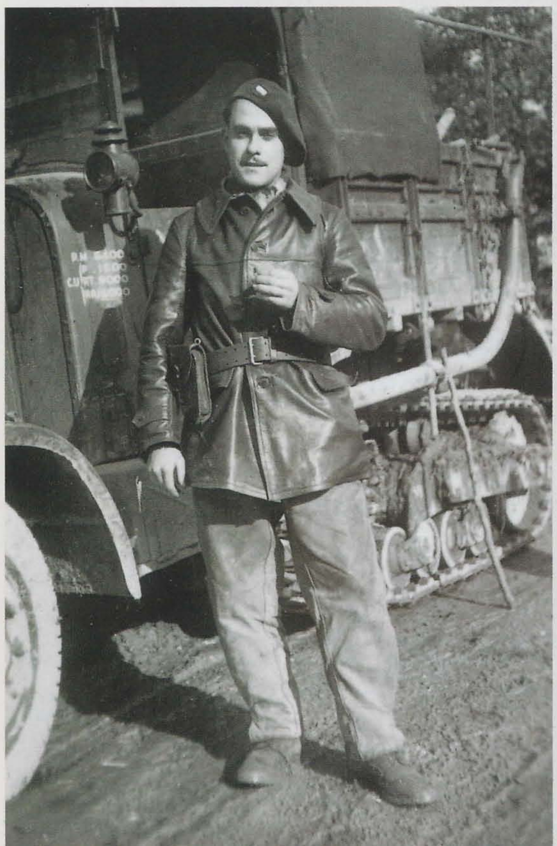
Infographies Laurent Lecocq © H&C 2006

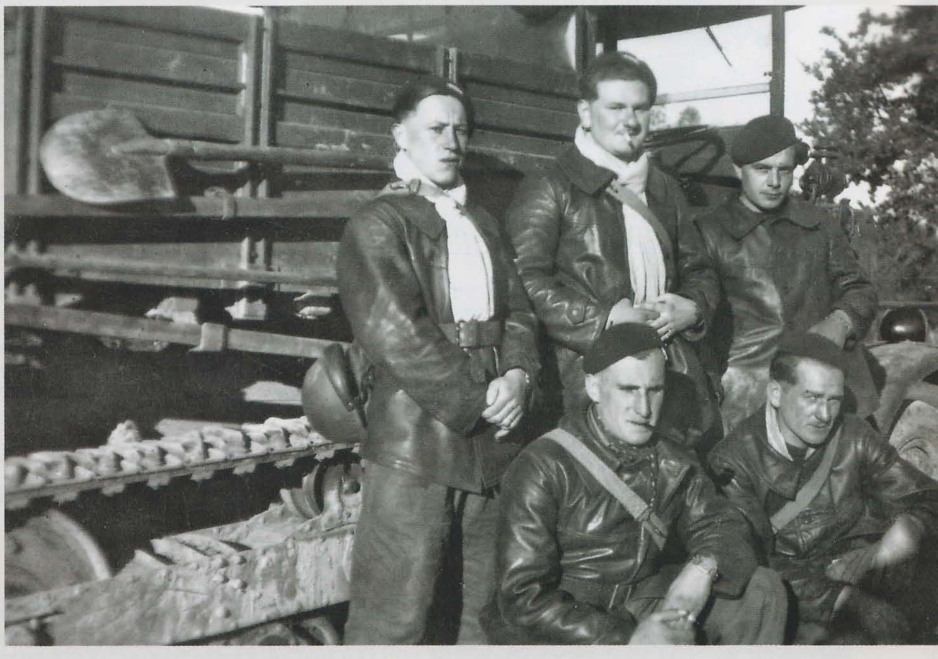


Insigne d'aile du 9e BCC

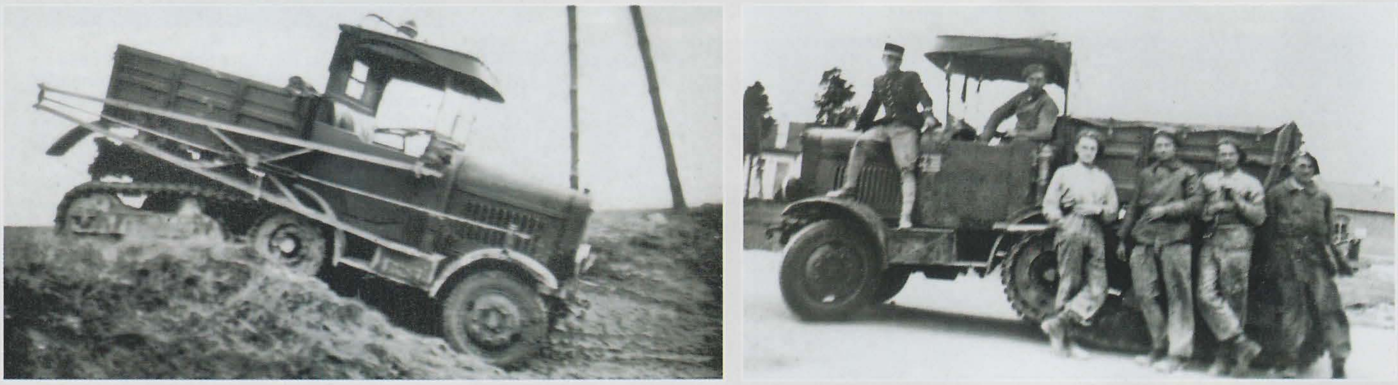


Insigne de portière du 511e RCC
Encore porté çà et là en 1940 (couleurs supposées).





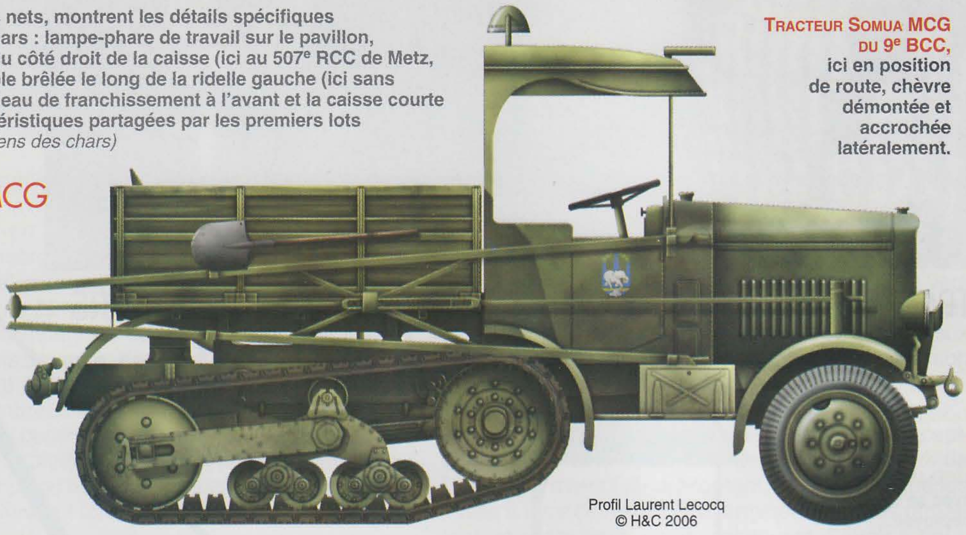
Les dépanneurs du 9e BCC dans la Sarre, novembre 1939. À gauche, le caporal-chef Delval. Malgré les cadrages un peu trop serrés, ces deux photos révèlent d'intéressants détails, notamment la très archaïque lanterne sur le côté gauche, rarement conservée en 1939-1940. *(Coll. R. Potié)*



Ces deux documents, inédits à défaut d'être très nets, montrent les détails spécifiques qui distinguent le tracteur de dépannage type chars : lampe-phare de travail sur le pavillon, très longue chèvre démontable arrimée le long du côté droit de la caisse (ici au 507^{e} RCC de Metz, Suippes 1936), et grue de chargement démontable brêlée le long de la ridelle gauche (ici sans doute au 510^{e} RCC de Nancy). L'absence de rouleau de franchissement à l'avant et la caisse courte en trois segments sont, en revanche, des caractéristiques partagées par les premiers lots de tracteurs de dépannage d'artillerie. *(Coll. anciens des chars)*

LE DÉPANNEUR DE CHARS SOMUA MCG

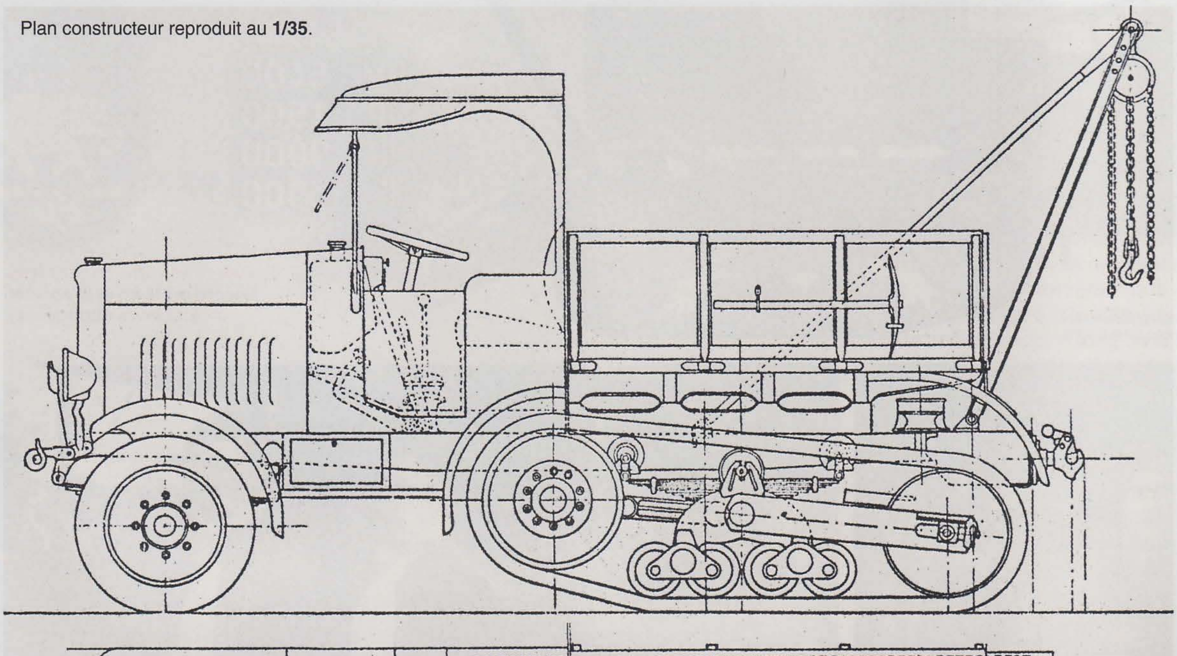
Le modèle spécifique de tracteur Somua MCG pour le dépannage des chars de combat est commandé à une époque où les matériels en service sont les Renault FT pesant 7,5 t. Mais dès l'arrivée des chars légers modèle 1935 qui dépassent 10 t, le MCG se révèle trop faible. Destiné à être remplacé par des tracteurs plus puissants, il reste néanmoins présent en 1939-1940 dans plus d'une vingtaine de BCC légers. Le 1er mars 1940, on en compte 67 exemplaires en service aux armées. ■



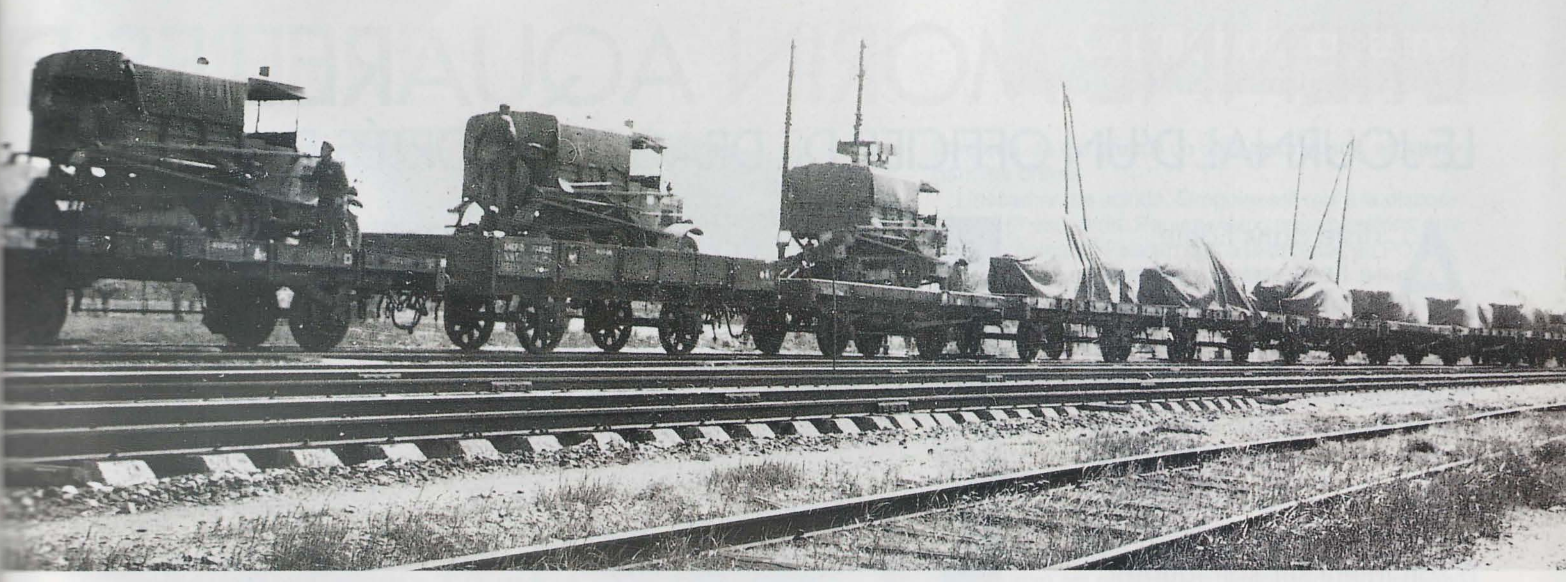
TRACTEUR SOMUA MCG DU 9^{e} BCC, ici en position de route, chèvre démontée et accrochée latéralement.

Profil Laurent Lecocq
© H&C 2006

Plan constructeur reproduit au **1/35**.



Ce beau plan d'époque, parfait pour les maquettistes, représente bien un tracteur de dépannage Somua MCG, mais du modèle destiné à l'artillerie, premier type à caisse courte. La différence avec le modèle des chars de combat réside uniquement dans les accessoires : pas de grue de chargement démontable ni de lampe-phare de travail, et chèvre beaucoup plus petite, souvent conservée en position de route du fait que sa hauteur ne dépasse guère celle des arceaux de bâche. *(Coll. F. Vauvillier)*



L'embarquement de la compagnie d'échelon, le 11 mai 1940, direction la Belgique. Les trois tracteurs Somua MCG sont visibles, alors que les six chars de remplacement sont transportés sous bâche. Il est cependant possible de distinguer que les trois derniers d'entre eux sont munis de la queue passe-tranchée. *(Coll. R. Potié)*

cette compagnie était prise sous le feu des armes automatiques ennemies et deux camions n'ayant pu être mis à terre ont été incendié, avant repli. Malgré cela, les pertes ne sont que d'un tué, mais plusieurs blessés et trois camions incendiés (dont les deux précités).

Pour éviter d'être repérés par la fumée de la cuisine roulante, nous l'installons dans une ferme abandonnée à environ un kilomètre.

À 11 h, le lieutenant Sicard et moi voulons nous y rendre et nous devons nous réfugier régulièrement dans des fossés pour nous protéger du tir d'une douzaine d'avions, qui tournent et mitraillent le secteur. De l'une de ces haltes, nous assistons le cœur serré au bombardement de la gare d'Essen où nous savons que se trouve encore une partie de la CE, retardée dans son débarquement, et sans doute l'état-major. À la jumelle, on distingue très bien les avions piquant deux par deux, à très vive allure et les deux bombes allant percuter le sol en dégageant un énorme panache de fumée noire. Nous rejoignons la cuisine roulante et ses cuisiniers ont été légèrement bombardés et mitraillés sans dommage heureusement.

De retour à notre bois, nous déjeunons dans la tranchée car ça mitraille de temps en temps, au passage régulier des avions au-dessus de nous. Peu après, les cuisiniers signalent que deux parachutistes sont tombés entre eux et nous. On organise une patrouille mais les environs sont battus, sans résultat.

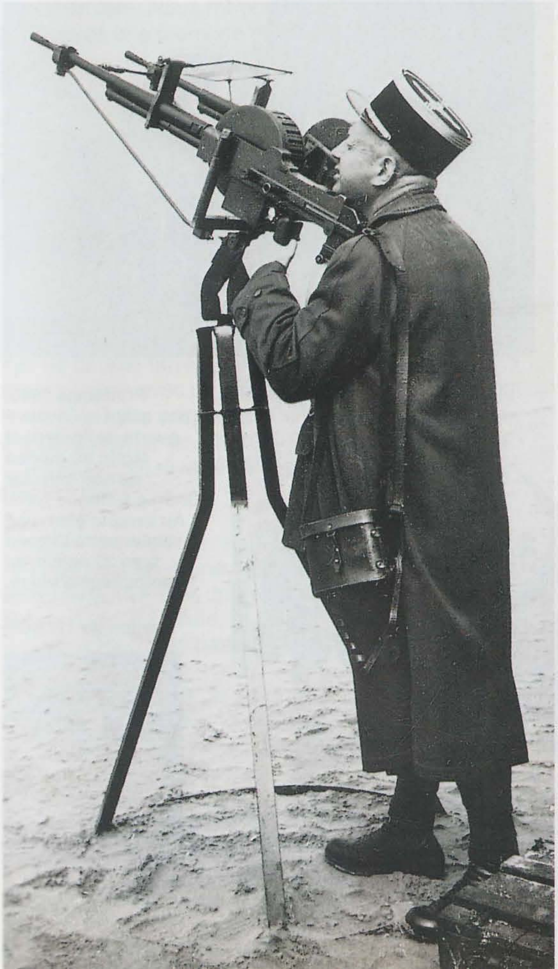
L'après-midi se passe et nous apprenons par un motard que l'état-major se trouve à Achterbroek qui est violemment bombardé. Un ordre nous parvient d'avoir à faire mouvement à la nuit, pour nous rendre à la sortie sud d'Achterbroek, vers Maria-Ter-Heide.

Entre temps, le capitaine Blondelet et sa CE nous ont rejoint dans notre bois. Ils sont très éprouvés par le bombardement qu'ils ont subi à Essen.

Tout s'ébranle à la nuit et à 22 h, nous parvenons au lieu indiqué. Nous sommes aussitôt dirigés sur Sint-Job-in't-goor, au sud est de Maria-Ter-Heide.

Là, un officier du génie nous pilote à travers bois, sur les pentes d'un fort où l'on stationne. Il nous recommande de ne pas s'écarter, tout le coin est truffé de mines »

(à suivre, dans notre prochain numéro)



Le montage bitube de Reibel MAC 31 de 7,5 mm imaginé par le capitaine Blondelet est essayé par le commandant Gauthier (ci-dessous, à Hardelot en avril 1940), puis il est mis en service effectif en défense des colonnes (en bas à droite) le 11 mai 1940 pour le départ vers la Belgique. *(Coll. R. Potié)*

ETIENNE MORIN AQUARELLES D

LE JOURNAL D'UN OFFICIER DE DRAGONS PORTÉS EN MAI 40

Artiste dans l'âme, le lieutenant Étienne Morin, du 11e régiment de dragons portés (3e DLM) fait la campagne de Belgique jusqu'à sa capture dans la nasse de Dunkerque. Prisonnier en Allemagne, il donnera libre cours à son talent sur son journal de marche richement illustré d'aquarelles et de dessins illustrant « sa » campagne.

Printemps 1940, en permission. Le lieutenant Morin et ses nièces.

Mais brossons tout d'abord à grands traits la toile de fond. À la mobilisation, le lieutenant Morin est affecté au 11e RDP (régiment de dragons portés).

Le 11e RDP dans son contexte

Il s'agit d'un régiment de réserve à deux bataillons, formé le 2 septembre 1939 à Saint-Germain-en-Laye, qui appartient d'abord à la 2e brigade de dragons portés (11e et 12e RDP). Les dragons de ces régiments sont alors transportés dans des autocars issus de la réquisition. Leur rôle est de fournir un complément de fusiliers portés au corps de cavalerie du général Prioux (le CC se compose à ce moment des 1re et 2e divisions légères mécaniques, les fameuses DLM).

Le 1er février 1940 est créée la 3e DLM. En matière de cavalerie, la nouvelle division sera composée de trois corps de formation nouvelle : les 1er et 2e cuirassiers forment la brigade de combat (chars Somua S 35 et Hotchkiss H 39) tandis que le 12e cuirassiers en constitue le régiment de découverte (AMD 35 Panhard et motocyclistes).

L'honneur de fournir les troupes constituant l'« infanterie » de la 3e DLM échoit au 11e RDP. Sans changer de nom, le pauvre régiment de mobilisation à deux bataillons de quatre escadrons plutôt mal équipés et aux moyens de transport un peu dérisoires, se transforme en quelques semaines en une magnifique unité de combat de pointe à trois bataillons [1] renforcée de chars légers et rééquipée de matériel automobile neuf. Au total, il compte 15 escadrons combattants de quatre types différents.

Commandé par le colonel Revouy, le 11e RDP transformé se compose à présent, on l'a vu, de trois bataillons, qui comprennent eux-mêmes chacun cinq escadrons :

— un de motocyclistes ;

— deux de fusiliers voltigeurs portés sur voitures tous terrains Laffly S 20 TL [2] ;

— un de mitrailleuses et engins (canons antichars de 25 et mortiers) doté de semblables VDP Laffly ;

— un de chars légers Hotchkiss, tenant lieu d'AMR [3].

Publié à l'initiative de
Erik BARBANSON
et de
« La Blanche et Rouge »
amicale des anciens
du corps de cavalerie
français de 1940

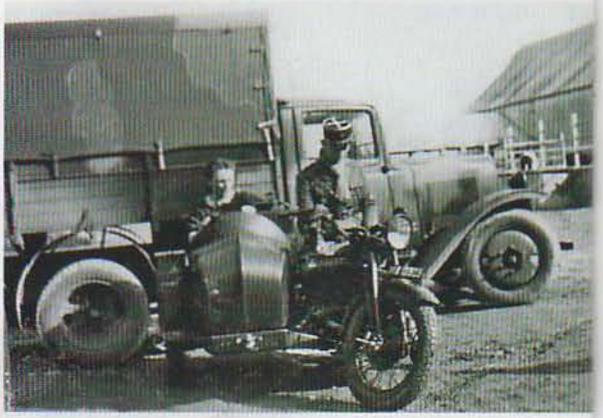
avec l'accord de
M. Étienne MORIN
son président d'honneur.

Au 11e RDP, le lieutenant Morin est affecté comme chef de peloton au 5e escadron (motocyclistes) du IIe bataillon (capitaine Brau), ainsi encadré :

5e escadron moto : lieutenant Mussard
Chefs de peloton : *lieutenant Morin*
sous-lieutenant Foucart
sous-lieutenant Grégoire
maréchal des logis Touchard

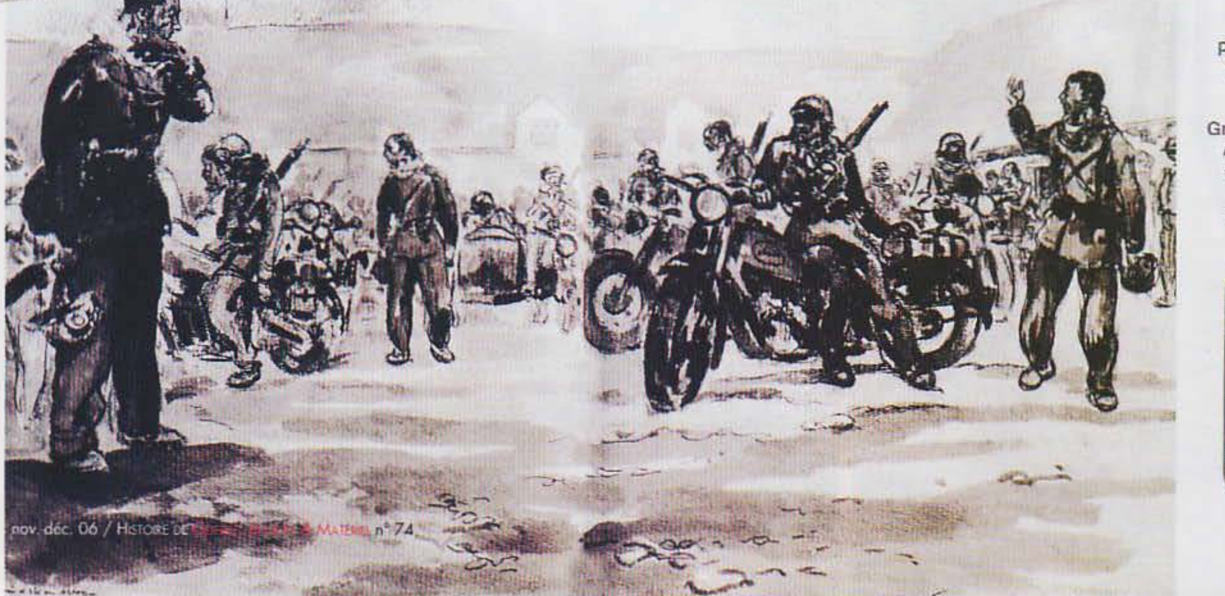
Les autres escadrons du IIe bataillon sont les **6e** et **7e** esc (FV), **8e** (EME) et **14e** (chars légers) escadrons.

En mai 1940, les 2e et 3e DLM sont les deux divisions qu'engerbe le corps de cavalerie [4] du général Prioux, chargé de pénétrer en Belgique en cas d'agression allemande afin de couvrir la montée de l'infanterie en s'établissant le long de la Petite-Gette.


Printemps 1940, peu avant la « vraie » guerre, le lieutenant Morin au guidon de son side-car Gnôme & Rhône AX 2. Au second plan, une camionnette Citroën type 23 neuve, en camouflage d'usine.

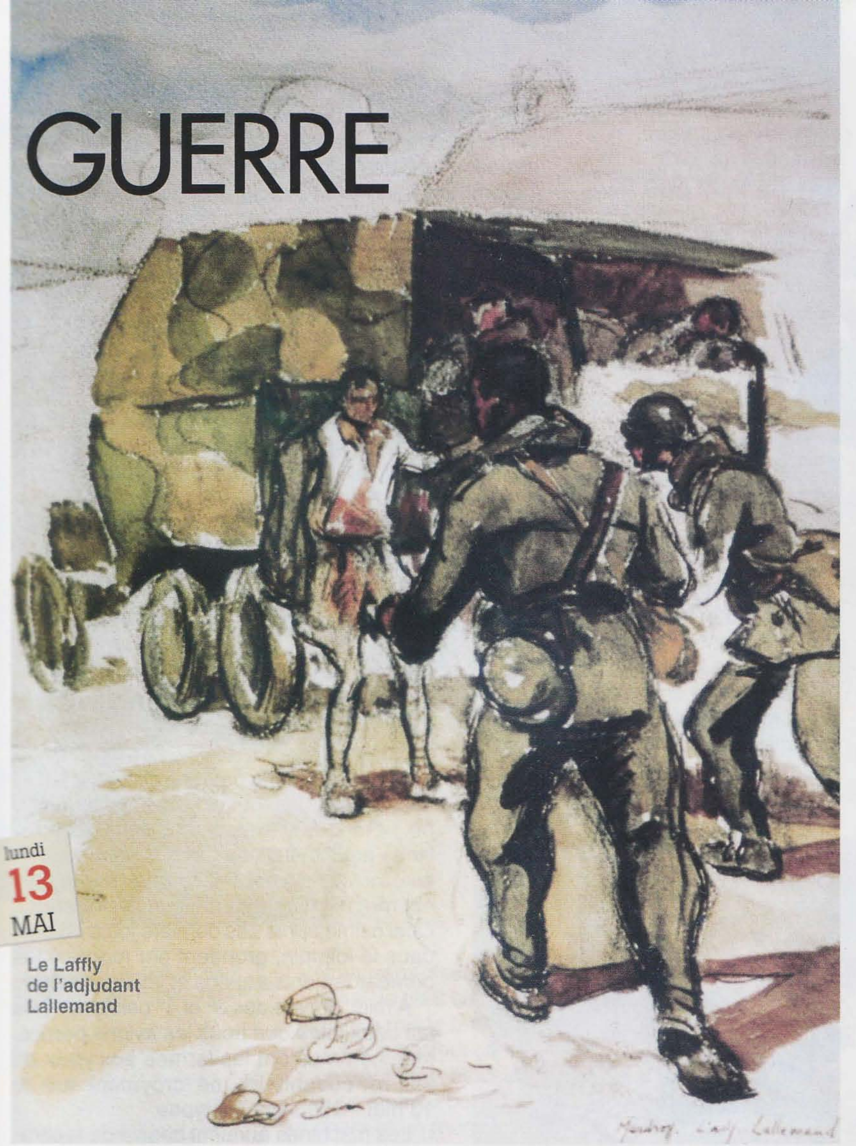
samedi
11
MAI

Halte à la fin d'une étape.



Insigne du 11e RDP

E GUERRE



lundi
13
MAI

Le Laffly de l'adjudant Lallemand

Mai 1940 au jour le jour

Le 10 mai, la Belgique est envahie. Les troupes françaises se portent à son secours. Le corps de cavalerie part en tête. Nous retrouvons le récit du lieutenant Morin après une première étape à travers la Belgique.

Samedi 11 mai

J'occupe Gossoncourt. Le PC se trouve au château. Très bien reçu, mais quelle peur bleue ont les propriétaires !

Premier bombardement aérien à 5 heures sur la voie ferrée de Tirlemont. La route nationale de Grégoire *[il s'agit du sous-lieutenant, chef du 3e peloton, NDLR]* est prise également à partie à la mitrailleuse. Les trains se succèdent péniblement, pleins de réfugiés et de réservistes.

Vers 16 heures, mon front se rétrécit et je m'installe près de la voie ferrée. Le soir, en vain, je cherche à prendre liaison avec un régiment de lanciers belges qui devait s'installer perpendiculairement à mon front, le long de la voie ferrée. Où est-il ? Je ne le saurai jamais.

La nuit, je suis réveillé par des lueurs : Tirlemont brûle à l'horizon.

Dimanche de Pentecote, 12 mai

Je suis réveillé à une heure pour aller renforcer en vitesse Grégoire. Des dragons portés viennent prendre mon secteur. En route, je prends les ordres en passant, et je file, mais pas moyen de trouver mon Grégoire.

J'erre sur la route de Tirlemont, le spectacle y est affligeant. Je finis par le découvrir à 4 heures. Il est assez secoué, ayant été mitraillé une heure environ. Ma présence lui fait du bien, et nous nous installons.

À 6 heures, ordre de repli sur le PC de Mussard. L'escadron ne fait plus sûreté éloignée mais doit regagner le régiment et le bataillon, à Maret, où j'arrive à 9 heures. Je me prends un déjeuner maison, en attendant les ordres.

L'escadron se scinde. Grégoire est mis à la disposition du 6e escadron. Pauvre vieux, nous pensions qu'il serait là peinard ! Foucart part à la défense du PC régimentaire ; Mussard et moi, les deux pelotons motos et un groupe de mitrailleuses, recevons l'ordre de nous installer en point d'appui, à l'est de Noduwez.

Arrivée à 10 heures. C'est moche ! Une crête nue. Pas de vues sur la gauche, le village derrière en contrebas. On prend pelle et pioche et en avant pour les trous.

Vers midi, premier raid lointain de l'aviation. Vers 13 heures, passage d'un régiment d'artillerie belge de 75, au grand trot ; pas un officier ! Par eux, nous apprenons que le canal Albert a été forcé dès le 10 mai.

Vers 14 heures, bombardement de Noduwez. Un obus tombe sur la colonne des véhicules. Un sous-officier (Duros) est grièvement blessé, ainsi qu'un homme (L'Abbé), deux véhicules sont hors d'état.

Vers 19 heures, nous recevons des mines avec ordre de les placer. Toute la nuit nous y travaillons, mais interdiction de les amorcer.

Lundi 13 mai

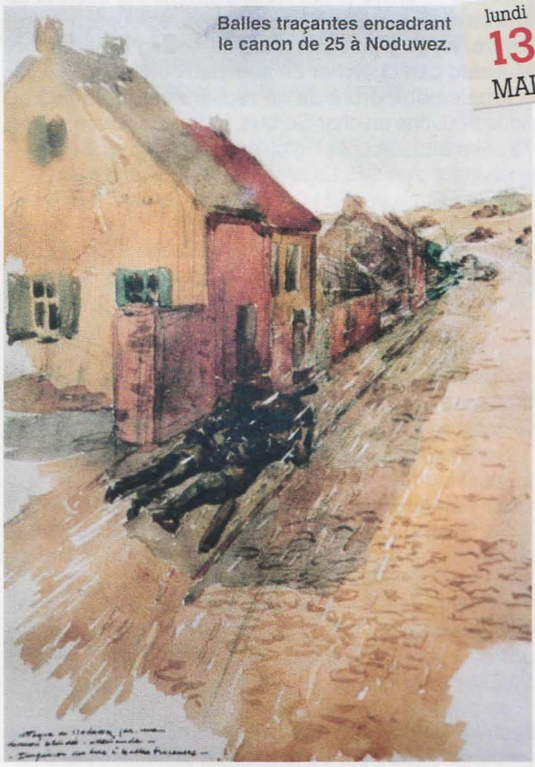
Dès 3 heures, tirs violents d'artillerie vers le nord et passage de très nombreuses formations aériennes allemandes.

8 heures, je finis par pouvoir me raser dans une ferme, au milieu d'un nouveau bombardement.

Mauvaise nouvelle : les Allemands nous attaquent avec plusieurs divisions de chars [5] appuyées par une importante aviation. Notre artillerie, anéantie progressivement, ne tire presque plus. [6]

De Richemont [7] arrive, puis des éléments du 7e escadron, très éprouvés par l'aviation. Je regroupe ces éléments près du PC. Arrivée du Laffly de l'adjudant Lallemand avec son canon de 25. Dans la voiture, des blessés râlent. Le sang coule par terre. Je renvoie Lallemand à l'arrière après lui avoir pris son 25 que je monte sur la position, où je me prépare à le servir avec trois volontaires.

Simultanément, ordre de repli et arrivée de 80 chars allemands. Je replie en vitesse mon 25 sur le village pour protéger le décrochage de l'escadron. Tension



Balles traçantes encadrant le canon de 25 à Noduwez.

lundi
13
MAI

Notes

[1] Des quatre RDP de réserve créés à la mobilisation (11e et 12e RDP à la 2e brigade de DP ; 14e et 15e RDP à la 1re brigade), c'est le 11e qui « *tire le bon numéro* ». Les 14e et 15e RDP resteront à deux bataillons mais seront réorganisés en décembre 1939 pour entrer un peu plus tard dans la composition des 4e et 5e DLC (divisions légères de cavalerie). Quant au malheureux 12e, il sera dissous le 17 décembre 1939 en même temps que les deux brigades de DP, et ses éléments ventilés dans d'autres régiments, notamment le 11e.

[2] Voiture de dragons portés, type à 10 hommes.

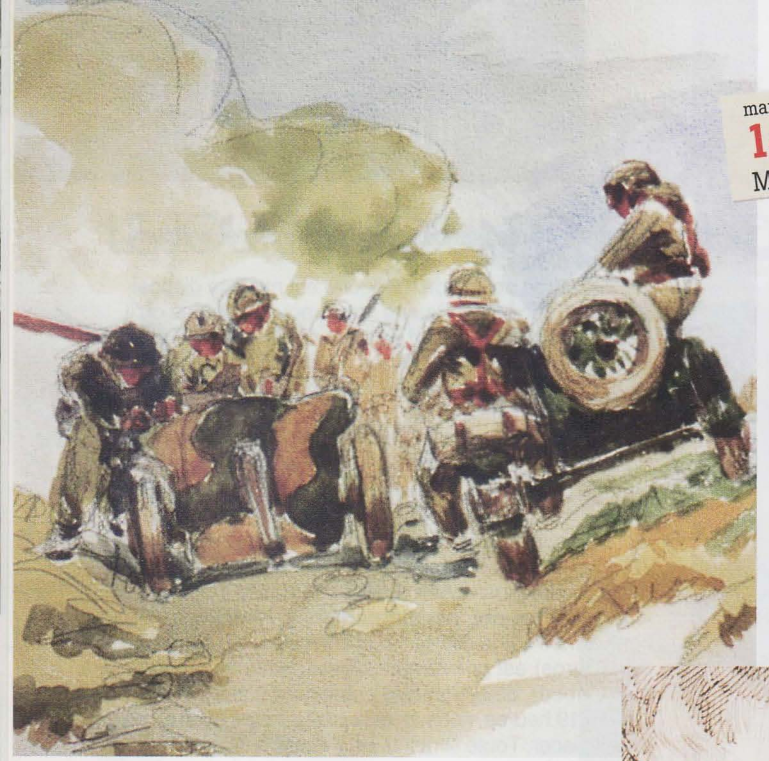
[3] Automitrailleuses de cavalerie, type reconnaissance. Tous détails dans *Les automitrailleuses de reconnaissance*, tome 2, de François Vauvillier, H&C 2005.

[4] Au sein du CC, la 3e DLM a remplacé la 1re le 26 mars 1940. La mission de la 1re DLM sera dès lors de foncer en Hollande à la pointe de l'armée Giraud, dans le cadre de la « variante Breda » décidée par le général Gamelin.

[5] En fait deux, les 3. et 4. PzDiv. du corps Hoepner.

[6] En effet dans ce secteur, le 2e groupe du 76e RA subit d'importantes pertes. Cependant, il ne cesse pas son tir.

[7] L'un des chefs de peloton du 7e escadron.



mardi
14
MAI

Le lieutenant Morin croise la montée d'un canon antichar de 25 mm du 8e zouaves, qui a été revêtu d'une peinture de camouflage.

extrême, j'ai l'impression de voir agir un autre que soi-même.

Très belle conduite de Guépin. Passage de toutes espèces de projectiles traçants. Soudain le 25 est mis hors de combat. Je pars à pied avec trois hommes pour Piétrain, PC du régiment. J'y retrouve des éléments du 7e escadron.

J'essaie ensuite de dépanner un Laffly du groupe de mitrailleuses qui nous a été adjoint et qui s'est mis dans un fossé. Le sous-officier, chef de voiture, essaiera après moi de l'en sortir avec des chevaux, jusque sous le feu des premiers blindés allemands, sans succès !

Quant à moi, je retrouve Mussard à la sortie du village avec le sous-officier de Grégoire (de Pelé), seul échappé de ce peloton. Mussard tempête car deux pelotons ont plus ou moins disparu, égarés, et nous ne sommes plus qu'une vingtaine à rester à la dernière crête avant Jauche, avec le capitaine Legendre et le sous-lieutenant Bricogne du 3e bataillon.

L'ordre de repli du bouchon arrive. Pas de Mussard, j'attends ! Il arrive enfin. Nous passons par Jauche où le colonel nous donne l'ordre de nous regrouper à Autre-Eglise. Nous y partons, mais ne trouvons personne. Mussard part chercher de nouveaux ordres.

Finalement, ordre de se replier sur Opprebais où nous trouvons un char Somua, tourelle bloquée par un 75 allemand, un char Hotchkiss dûment percé et deux escadrons d'un GR. La situation s'aggravant, nous quittons le village vers 21 heures pour arriver à Gistoux vers 22 heures.

Dans un hangar se trouvent déjà des Laffly et des éléments de l'EHR *[escadron hors-rang]* du régiment. Nous y passerons cinq heures.

Mardi 14 mai

Trois heures du matin, départ pour Wavre. Je reste en panne avec mon side. Je dois l'abandonner et monte dans un camion de l'escadron hors-rang.

Sans carte, car je l'ai donnée à Mussard, nous virons au petit bonheur à la recherche de la route de Wavre. Quel *ouf !* quand j'y retrouve Mussard et Foucart.

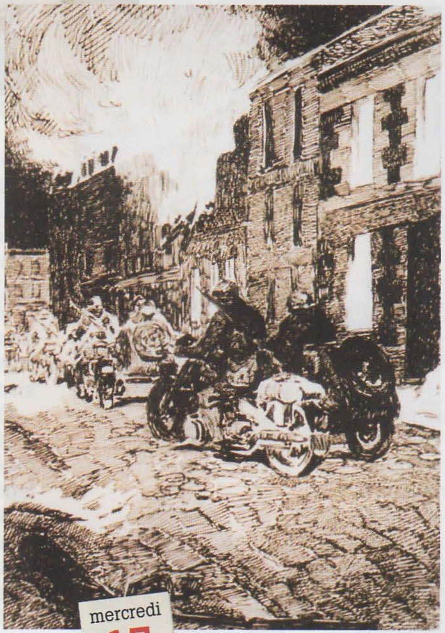
De Wavre, nous partons pour les bois d'Hez. Nous croisons la division d'infanterie nord-africaine qui monte sur Wavre où elle sera à peu près anéantie.

Au bois d'Hez, grand désordre : les réfugiés, des sanitaires, de la DLM et les Belges. Mussard part aux ordres : nous devons emmener tous les éléments à Nivelles où cantonne le régiment.

Je prends la moitié de la colonne et en route ! À l'entrée, un orienteur me dirige vers un château avec un parc magnifique. J'y place mes véhicules par pelotons, car il y en a partout et recense, hommes et véhicules. Puis je file à Nivelles pour tâcher de trouver le reste du régiment. J'y rencontre le capitaine de Colombes, qui me dit que le régiment se trouve à Thines et qu'il viendra me chercher à la nuit. Je déjeune au château et fait dormir les hommes. Il fait un temps splendide.

Bombardement vers 14 heures de Nivelles. En une heure de temps, la petite ville est en feu, principalement le centre. Les habitants s'enfuient. J'ai un mal de chien à trouver des serviettes et des affaires de toilettes, car j'ai perdu les miennes.

À 18 heures, j'emmène ma colonne à Thines en contournant la ville. Près du terrain d'aviation, il faut faire attention aux bombes incendiaires qui n'ont pas brûlé. À Thines, nous retrouvons une partie du 4e peloton. Le capitaine Maubert et la popote du 7e escadron nous offrent à dîner. Je suis inquiet de l'entassement du régiment, si jamais il y avait un bombardement, ce serait du propre ! À 22 heures, je vais m'étendre car nous repartons vers la nuit pour Familleureux.



mercredi
15
MAI

La traversée de Nivelles en feu.

Mercredi 15 mai

Départ dans la nuit, vers 23 heures. Nous traversons Nivelles qui brûle.

En arrivant, nous avons des difficultés à trouver des emplacements. Les 6e, 7e et 8e escadrons, ainsi qu'un escadron de chars *[le 14e, NDLR]*, s'installent dans les bois. Nous nous installons dans le parc du château, où se trouve le PC du bataillon. Le parc est magnifique, admirablement entretenu. Quel calme après ces derniers jours ! Seuls, dans le lointain, grondent par moment les bombardements aériens et les tirs de DCA.

À midi, arrivée des 3e et 4e pelotons. Cela fait deux jours que nous les avions perdus. Mes hommes ont les larmes aux yeux en me retrouvant, ils me croyaient tué le 13 mai ! Quels braves types.

Les machines auraient besoin de réparations, mais nous n'avons plus de dépannage. On arrange cela comme on peut, tandis que le 8e escadron nous prend en subsistance pour nous laisser plus de temps.

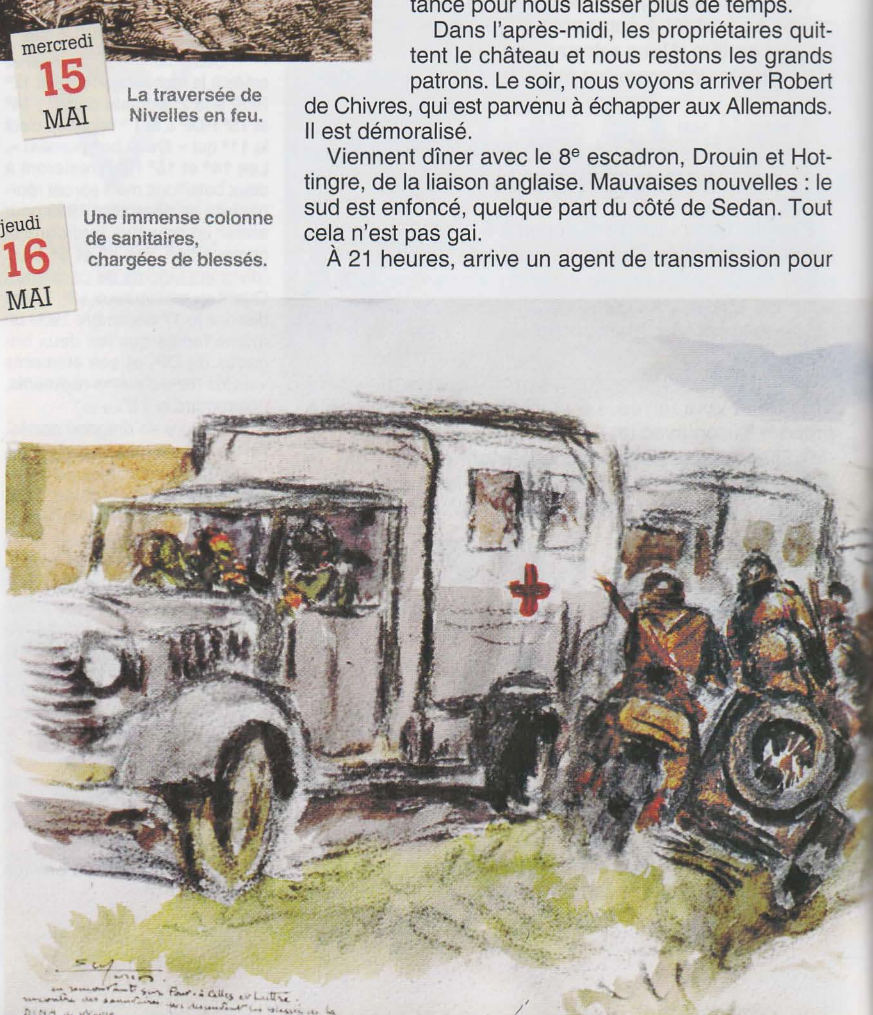
Dans l'après-midi, les propriétaires quittent le château et nous restons les grands patrons. Le soir, nous voyons arriver Robert de Chivres, qui est parvenu à échapper aux Allemands. Il est démoralisé.

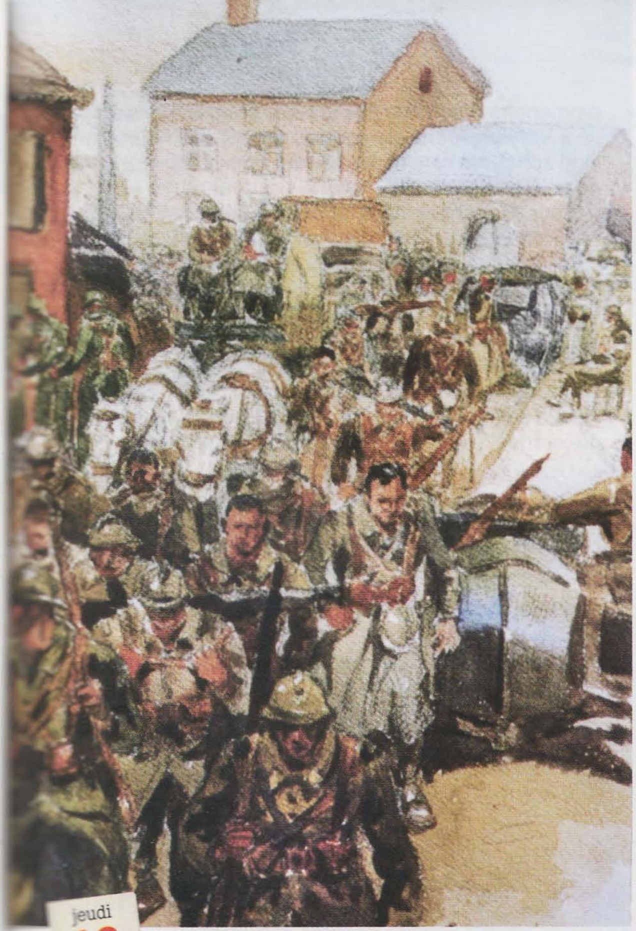
Viennent dîner avec le 8e escadron, Drouin et Hottingre, de la liaison anglaise. Mauvaises nouvelles : le sud est enfoncé, quelque part du côté de Sedan. Tout cela n'est pas gai.

À 21 heures, arrive un agent de transmission pour

jeudi
16
MAI

Une immense colonne de sanitaires, chargées de blessés.


en remontant sur Pont-à-Celles et Luttre.
rencontre des sanitaires qui descendent les blessés de la



jeudi
16
MAI

Troupes en repli par le pont de Luttré.

le capitaine Brau. Nous remettons ça dès cette nuit. Les divisions qui devaient tenir sur la ligne antichar, sont enfoncées. Il faut rétablir le front sur le canal de Charleroi [8]. Nous allons dormir quelques heures, je suis fatigué.

Jeudi 16 mai

Réveil 3 h 30, départ 4 heures pour Pont-à-Celles. J'emmène deux pelotons. On n'avance pas, les routes sont effroyablement encombrées dans les deux sens. Écœuré, je fonce à la boussole dans les chemins de terre et à travers champs. Les sides tous terrains [9] rendent merveilleusement, et après avoir croisé une immense colonne de sanitaires, bourrées de blessés, j'arrive à Pont-à-Celles le premier. J'y trouve des automitrailleuses Panhard du 12e cuirassiers, commandées par Valat-Morio.

Arrivée de Mussard. Nous répartissons les secteurs. Pendant la visite du canal, le pont saute. En vain, nous cherchons à savoir qui y a mis le feu !

J'ai le secteur central : Luttré. C'est grand : une gare, un pont, une écluse ! 600 mètres de front au moins, pour mes 25 bonshommes ! Heureusement, j'ai deux chars et un mortier de 60.

Je m'organise, le génie belge exécute de détestables destructions, heureusement, le génie de la DLM viendra les refaire. Une vanne de l'écluse est endommagée au cours de ces destructions et mon canal va se vider pendant la nuit pour former un immense lac au sud.

Dans Luttré, je patrouille pendant des heures, obligeant les habitants directement situés sur le canal, à déménager. Le secteur ne sera pas bon demain.

Les hommes sont énervés par la vue de régiments belges qui se replient à grande allure. Vers le soir, nous récupérons quelques isolés (sans grande confiance).

À 19 heures, arrivé du 32e GRDI et de Monségou [10]. Cela me fait rudement plaisir. Je l'emmène installer ses pelotons, puis nous rentrons. Il n'est pas très optimiste et fait peu honneur à mon dîner, moi je dévore.

Après le dîner, vers 23 heures, nous regardons passer un régiment de tirailleurs qui se replie, le dernier entre nous et les Allemands.

Vers une heure du matin, le colonel, assis sur une chaise, les regarde passer, puis se lève et nous dit que nous pouvons maintenant faire sauter le pont. Nous attendons en réalité l'arrivée des Allemands.

Vendredi 17 mai

2 h 30, le capitaine Jouitou [11] me réveille parce que l'eau baisse dans le canal. Qu'y puis-je !

4 heures, aucun Allemand n'est encore signalé, mais mes isolés récupérés hier soir sont partis.

5 heures, arrivée des premiers Allemands. Le pont saute, mais la passerelle piétonnière qui n'a pas été minée, demeure ! Grosses difficultés à se rendre compte de ce qui se passe de l'autre côté. L'ennemi s'infiltre.

9 heures, je fais ouvrir le feu par le mortier sur des Allemands qui ont réussi à gagner le pied de la passerelle. L'effort de l'ennemi se porte alors sur ma droite et l'écluse. Le groupe Berthet est pris à partie.

10 heures, pour le soutenir, j'emmène mon VB. Mis en batterie un peu trop à découvert, nous prenons au troisième coup une rafale d'arme automatique. Masson a trois balles dans le bras, sa grenade VB éclate, coupant en deux le tromblon. Je me retrouve assis par terre.

10 h 30, la liaison avec Berthet devient de plus en plus difficile. Il faut traverser 80 mètres de prairies, plates comme la main et on se fait tirer des maisons d'en face comme un lapin.

14 heures, arrivé de Berthet très affolé. Il me dit que les Allemands passent ! Son groupe étant hors de combat, je donne l'ordre à Biache d'amener un FM, pour contenir ce débordement et rends compte de la situation.

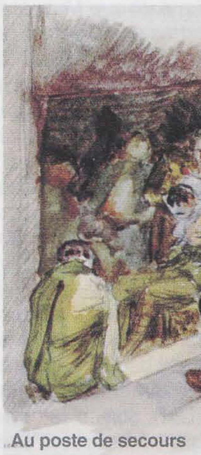
Je reçois un ordre de repli. Je fais intensifier le feu et tirer au mortier pour préparer mon décrochage et ralentir l'infiltration. Le décrochage se fait par escouades successives, sous la protection du char de Jouitou avec lequel je pars en dernier.

On passe sans casse un pont ferroviaire qu'une mitrailleuse allemande prend de travers. Je rejoins Mussard, furieux ; les éléments des 3e et 4e pelotons qu'il avait arrêtés, sont repartis sans ordre.

Nous restons seuls avec quelques éléments du 8e zouaves qui appuyaient le peloton Foucard. J'organise avec les chars et des éléments de Bourlon (6e escadron) arrivés là avec quelques hommes, la défense de la route vers Gouy. Ordre alors de nous replier sous les bois devant Gouy, PC du bataillon. Je récupère Le Merrer, avec trois doigts sectionnés et Poultier. Malhorty est également blessé.

Nous rejoignons les bois. Ils sont violemment pris à partie, ainsi que la ferme servant de PC, par l'artillerie ennemie.

J'amène Le Merrer au poste de secours avant de prendre les ordres dans la cave à côté, où se trouve le capitaine Brau. On y est serré comme des harengs. Je ne dois pas être beau à voir avec ma figure crasseuse et avec du sang, car Grandpierre me fait asseoir et m'apporte de l'eau. Je suis d'office envoyé me faire badigeonner à la teinture d'iode toutes mes éraflures.



Au poste de secours

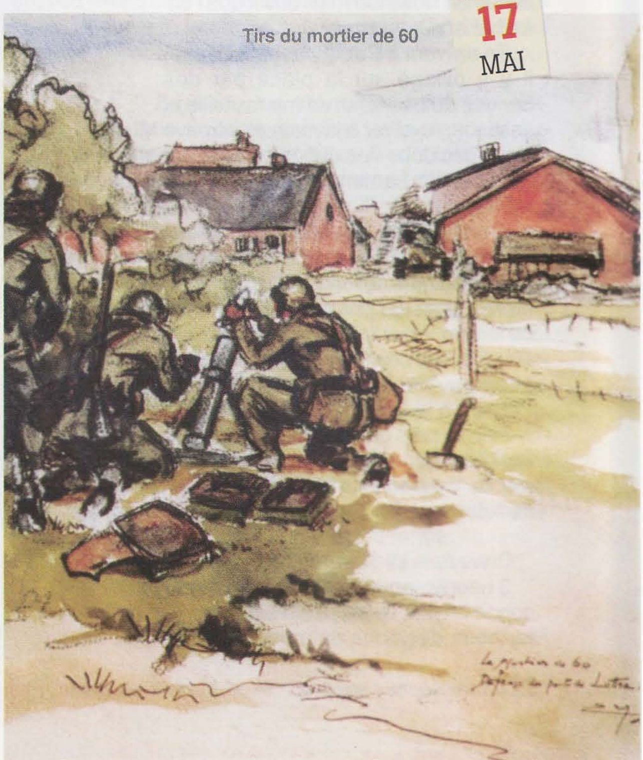
vendredi
17
MAI

Je rejoins les hommes et nous nous replions sur des bois près de Gouy, à travers une plaine nue, ou progresse le 8e zouaves et que prennent à partie les 105 allemands. Nous filons en tout terrain. Vernis, Mussard et Grandpierre ont un obus qui éclate juste à côté d'eux, mais ils s'en sortent indemnes.

Dans les bois nous « cassons la croûte »

vendredi
17
MAI

Tirs du mortier de 60


Le Mortier de 60
Défense du pont de Luttré

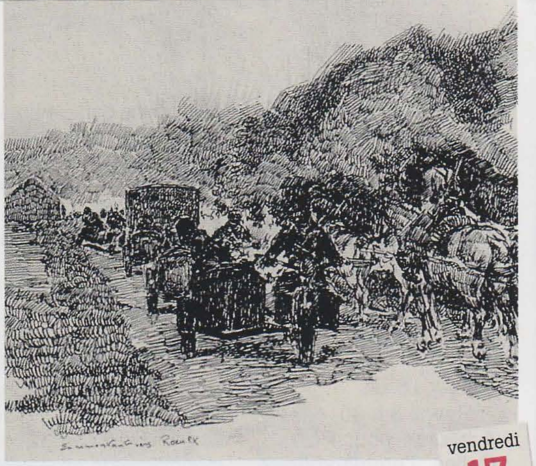
Notes

8. Morin se trompe, l'infanterie a tenu (bataille de Gembloux) mais suite à la percée allemande sur la Meuse, il s'agit de recoller avec les troupes plus au sud.

9. Des Gnôme & Rhône AX 2 avec roue de side motrice.

10. L'un des chefs de peloton du 3e escadron de fusiliers du capitaine Cavaille (1er bataillon du 11e RDP).

11. Commandant les chars Hotchkiss H 35 du 2e bataillon (14e escadron, ancien 4e escadron « AMC » du 1er RAM, transféré au 11e RDP le 10 février 1940).



Forêt de Gouy, en route vers Rœulx.

vendredi 17 MAI

pendant que le reste du bataillon rejoint. Maubert, de l'état-major du bataillon, nous donne l'ordre de repli par Trazegnies, Estinnes-au-Mont, Givry et Frameries où le bataillon doit cantonner. Ordre de marche : 6e escadron, état-major, 5e escadron. Mussard est parti chercher à Gouy le reste de l'escadron. Je pars !

Le 6e escadron ne suit pas l'itinéraire fixé. L'état-major donne des à-coups à la colonne et je finis par le perdre. Je rallie Frameries où je reçois l'ordre d'aller à Eugies où je retrouve le capitaine Brau, qui me donne la partie ouest du village. Je fais préparer le cantonnement mais contrordre. Nous devons cantonner dans un bois au nord de Rœulx. Je vais voir le capitaine Brau qui confirme. Il me dit que Mussard m'attends à Frameries avec le reste de l'escadron.

Je retrouve Mussard à 19 heures, puis nous partons pour Mons. Sur la route de nombreuses colonnes descendent. À quelques kilomètres de Rœulx, ordre du général Langlois en personne [12], de faire demi-tour et de retourner dans nos cantonnements. On jure et rentre à 5 h 30.

Samedi 18 mai

En arrivant, nous ne trouvons personne. Nous dormons deux heures, puis nous décidons devant de mauvais renseignements de partir sur Caudry où la DLM doit se reformer.

Départ 9 heures, l'escadron étant scindé en deux, à 5 minutes d'intervalle. Itinéraire : Bavay, forêt de Mormal, Caudry.

À Bavay, la foule des réfugiés m'empêche de voir la pancarte et je file sur Le Quesnoy. À la sortie, vers la forêt de Mormal, j'apprends avec stupeur que des chars allemands sont sur la route que je comptais emprunter et dans la forêt. Je décide de remonter sur Valenciennes et de me rabattre sur Solesmes et Caudry.

Je rencontre à Solesmes des éléments de la 1re DLM. J'apprends leur échec en Hollande mais aussi que l'on se bat au Cateau.

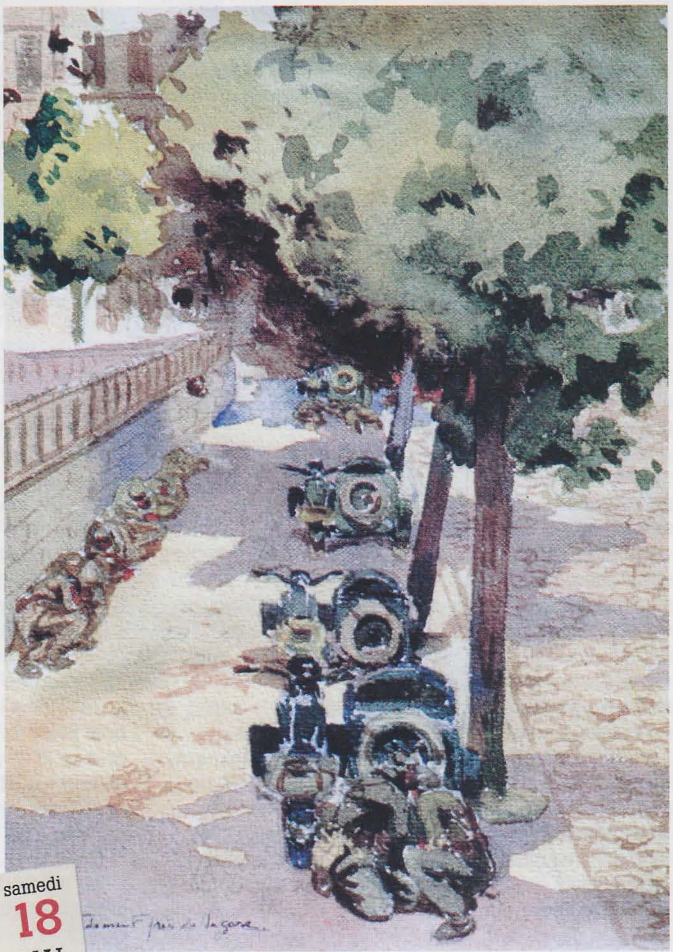
En arrivant à Caudry assez abimée, il y a pillage sur la place par des bandes du bas-fond. Je me ravitaille en essence, revolver à la main et retrouve Mussard. Nous décidons de partir sur Cambrai par Esnes, notre ancien cantonnement, pour y faire manger les hommes.

Arrêt à Esnes, l'omelette est fameuse. Départ à 15 heures pour Cambrai. Nous arrêtons l'escadron près de la gare, le long du terrain de sport, sous les arbres. Mussard part aux renseignements. Pendant ce temps, nous subissons un bombardement par avions. Pas de casse, heureusement ! Retour de Mussard. Il faut aller à Valenciennes. Je retrouve Foucart à la sortie de cambrai, avec son peloton.

Attente près de Valenciennes de 18 à 22 heures, pendant que Mussard cherche des renseignements. Il rapporte la nouvelle comme quoi la DLM se reforme à Sauchy-Cauchy. Départ aussitôt.

Dimanche 19 mai

3 heures, nous arrivons à Sauchy-Cauchy, personne ! Ayant vu les ponts sautés le long de la route, nous décidons de partir sur Saint-Pol. Nous emmenons avec nous une famille. Nous arrivons épuisé à Vitry-en-Artois. Je conduis depuis des heures un side accidenté et je m'écroule sur un matelas pendant deux heures.

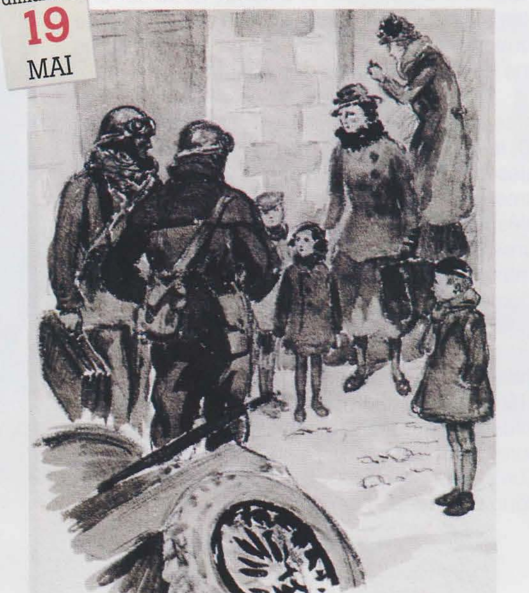


samedi 18 MAI

Bombardement de la gare de Cambrai.

dimanche 19 MAI

Evacuation d'une famille.



Nous décidons de nous rapprocher de Saint-Pol, après avoir cherché en vain où peut être la 3e DLM. Nous contournons Arras après nous être fait tirer dessus par des Anglais ! Cantonnons au nord-est de Saint-Pol.

À 14 heures, je pars avec Mussard pour Hesdin. Aucun renseignement. L'état-major lourd de la 1re armée se trouverait à Béthune ! Je prépare, en repassant à Saint-Pol, le ravitaillement en essence que j'irai chercher le soir. Circulation considérable. Je reviens en fin de journée, à 22 heures, avec mon essence.

Lundi 20 mai

Nous partons vers 8 heures à Béthune, reposés et ravitaillés grâce à un énorme dépôt anglais que ceux-ci abandonnent. Encombrement formidable des routes, il y a de tout : convois, réfugiés…

Je garde l'escadron près de Béthune, pendant que Mussard va aux renseignements. Nous déjeunons là, dans un bistro. Les centrales électriques ont cessé de fonctionner.

De retour de Mussard, il n'a trouvé là que l'état-major lourd qui nous envoie sur Saint-Omer où l'on prévoit le regroupement de la 1re armée. Nous gardons la liaison avec eux et partons à 14 heures.

Nous cantonnons à Clairmarais. Le soir, des officiers anglais d'une escadrille de la RAF qui s'est posée sur le terrain de la forêt, nous rejoignent. Nous leur offrons à dîner. Ils sont tous jeunes et semblent éreintés.

Mardi 21 mai

4 heures, bombardement du terrain d'aviation. À 5 heures, je pars pour Oxelaëre, près de Cassel, pour voir mes parents puis rentre à Saint-Omer. Organisation du ravitaillement et liaison sans succès avec Béthune, l'état-major a disparu. L'avance allemande se précise sur Saint-Omer.

Mercredi 22 mai

Ravitaillement en vivres et en essence, que l'on distribue à qui veut ! Mauvaises nouvelles ! Je trouve certains réfugiés louches. Nous organisons la défensive de la ferme où nous nous trouvons.

Vers 14 heures, bruit du canon vers Blendecques. Presque en même temps, passage du 1er dépôt de cavalerie qui se replie sur Arnèke.

Jeudi 23 mai

Nuit agitée. L'escadrille est partie brusquement, abandonnant tout. Les rampants se préparent à partir pour embarquer à Dunkerque.

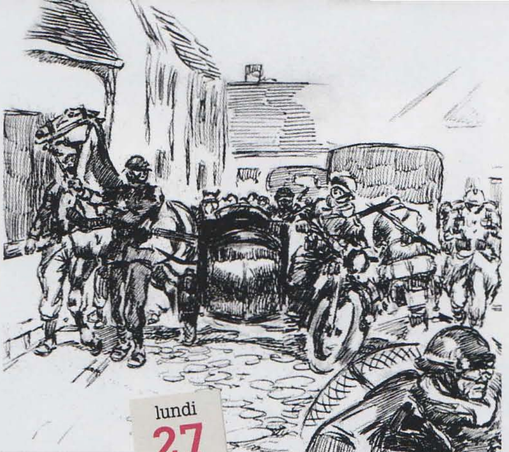
À 4 heures, je vais reconnaître Saint-Omer. On tire dans les rues. Sur le pont, face à la gare, deux camions de mélinite sont gardés par un Britannique, d'un calme imperturbable. Ignore-t-il le contenu des camions ? Cela vaut mieux pour lui !

Note

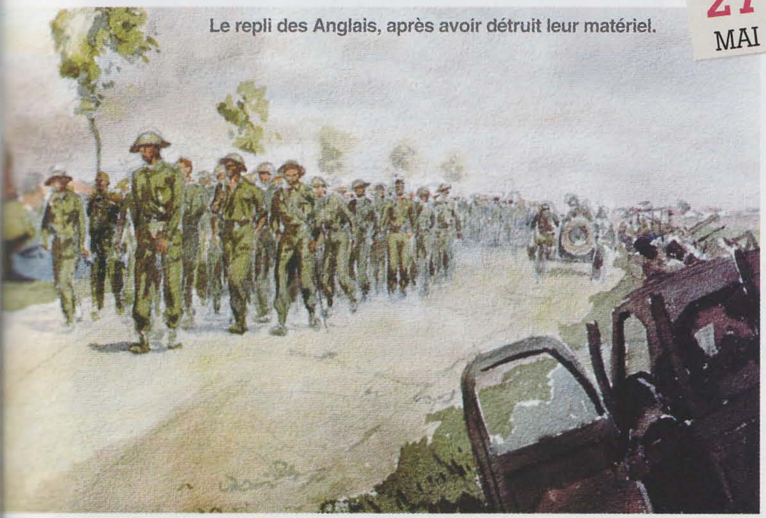
[12]. Commandant la 3e DLM.

L'effort allemand se porte sur Arques et nous partons pour Arnèke, puis Coudekerque sur des routes encombrées de réfugiés belges et de douaniers. En arrivant, Mussard part pour Dunkerque. De retour à 14 heures, il ne peut donner aucun tuyau sur la DLM. Nous nous installons dans une ferme isolée.

Sur entente avec l'amiral de Dunkerque, je conduis le camion de mines que nous avions au parc d'artillerie, pour la défense des ponts. La traversée de Dunkerque sous un bombardement émeut le conducteur. Je suis de retour à 21 heures.


La traversée de Bray-Dunes.

lundi
27
MAI


Le repli des Anglais, après avoir détruit leur matériel.

Vendredi 24 mai

Liaison avec Dunkerque : aucun tuyau. On nous apprend le soir qu'il y a un centre de regroupement de la 1re armée à Steenvoorde. Après reconnaissance, nous avons l'ordre de nous en rapprocher le lendemain.

Samedi 25 mai

Départ pour Steenvoorde vers 8 heures, arrivée à 10 heures. Dans la matinée, bombardement de Cassel et Steenvoorde. Je suis inquiet pour ma famille.

À 15 heures, Mussard part à Steenvoorde et rentre sans information. Installation de postes de surveillance pour la nuit.

Dimanche 26 mai

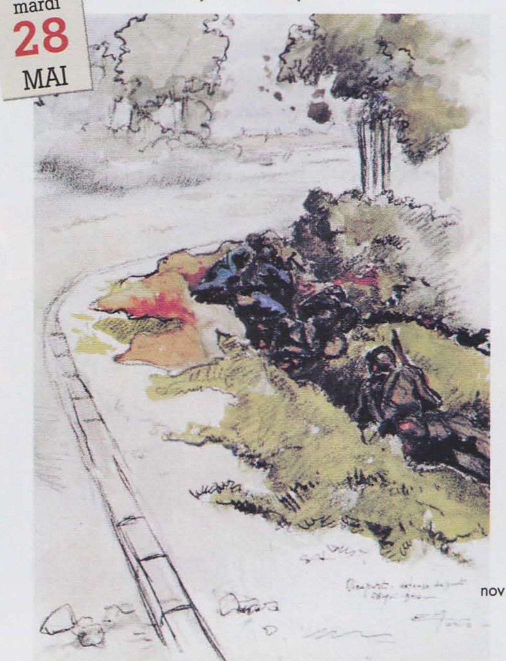
Mussard retourne à Steenvoorde. Je vais écouter un bout de messe. De retour, mauvaise nouvelle : on ne veut pas nous envoyer à la 3e DLM qui est engagée depuis la veille vers la Lys. Cela m'atterre !

Vers 15 heures, je peux me libérer pour faire un bond à Cassel. Dégâts sur la place. Occupation sérieuse : état-major d'une brigade anglaise au Mont-des-Récollets. En descendant, j'apprends que les Allemands sont à la gare. Je repasse à Steenvoorde où je renseigne, après avoir vu mes parents quelques minutes.

Organisation sérieuse du village. Je couche avec mes hommes dans une grange. Rien, nuit calme.

AUSTERLITZ
D·L·M
Insigne de la 3e DLM

mardi
28
MAI


Défense du pont à Nieuport

Lundi 27 mai

Mussard part de bonne heure pour Steenvoorde. De retour, il m'annonce que nous nous rapprocherons de cette ville dans la journée.

Départ 13 heures. En arrivant, on nous apprend que les Allemands y sont. En effet, plus personne au centre qui s'est replié sur Bray-Dunes. Nous partons pour Hondschoote et faisons un arrêt dans une ferme. Je pars ensuite à Bray-Dunes. Embouteillage sur la route, foule à Bray-Dunes, mais pas de centre ! Je reviens bredouille à 18 heures.

Nous décidons d'aller coucher aux Moëres. Le canal de Bergues-Hondschoote est tenu par les Anglais. Nous croisons les éléments d'un GRDI qui se replie. Les Anglais détruisent leur matériel. Dunkerque brûle au loin. Nous couchons dans une ferme, près du moulin.

Mardi 28 mai

À 4 heures, je vais reconnaître le canal. Les Anglais qui le tiennent ne pensent qu'à rembarquer. Nous décidons de nous poster sur Hondschoote pour rejoindre les éléments français et belges qui se battent. Nous nous mettons à la disposition de la 60e DI, près de leur état-major. Le général commandant la 60e DI nous apprend que l'armée belge a capitulé : c'est très grave.

Vers 16 heures, le général vient en personne dans notre ferme nous apporter nos ordres d'engagements. Pour ma part, je dois soutenir le 2e bataillon du 270e RI, reconnaître et nettoyer Nieuport. Je pars aussitôt, il est 16 h 15.

Je remonte sur Nieuport. La route est coupée au nord du croisement avec Ramscappel. Je décide de passer par Ramscappel. Je double des éléments qui montent aussi. Arrivé au nord de Ramscappel, près du cimetière, je fais mettre pied à terre, la route étant prise d'enfilade par une mitrailleuse. Je ne trouve pas le 2e bataillon et décide une reconnaissance, gardé sur ma droite par mon sous-officier et un FM.

Je rentre dans Nieuport, cela tire de partout. Je gagne le pont qui commande la route d'Ostende. Personne ! Des emplacements mais rien dedans. Le pont n'est pas détruit. J'installe mon arme automatique. La situation n'est pas agréable.

Des Anglais, derrière moi, installés au-delà d'un second canal, en voulant prendre le pont d'enfilade, me tirent dans le dos. Je pousse une reconnaissance à gauche avec Biache, pour déterminer les forces allemandes, ce qui nous vaut des tirs de minen. Je rends compte et demande des renforts, en vain ! Nous sommes neuf dans Nieuport à la trouver mauvaise. Muiban est blessé. La nuit tombe, il est 21 heures.

Pour ne pas être barboté par la première patrouille allemande, je décide de me replier pour la nuit sur une position plus dégagée. Je décroche et installe mon FM puis je pars chercher des ordres, peu satisfait de la situation.

Au cimetière je trouve le commandant du IIe bataillon, seul avec un officier. Arrive à ce moment, le colonel et son 270e RI. Je rends compte et reçois l'ordre, par ce dernier, de m'installer au carrefour du cimetière avec les éléments de son régiment. Je m'organise et prends le quart à grand renfort de Whisky, partagé avec les hommes.

Mercredi 29 mai

À 4 heures, je fais un saut chez le colonel qui m'offre à déjeuner. L'ordre arrive à ce moment. On me garde et nous devons tenir le plus longtemps possible. J'ai compris.

De retour, je fais manger mes hommes, ils en auront bien besoin. Je suis obligé de prélever des munitions sur les miennes, pour les hommes du 270e RI qui n'ont rien ! Cela me gênera considérablement.

Vers 5 heures, les tirs recommencent. À 5 h 30, une section allemande défile le long des maisons de Nieuport. On ouvre le feu. 6 heures, un groupe à côté lâche pied à l'arrivée des Allemands. On les ramène vigoureusement.

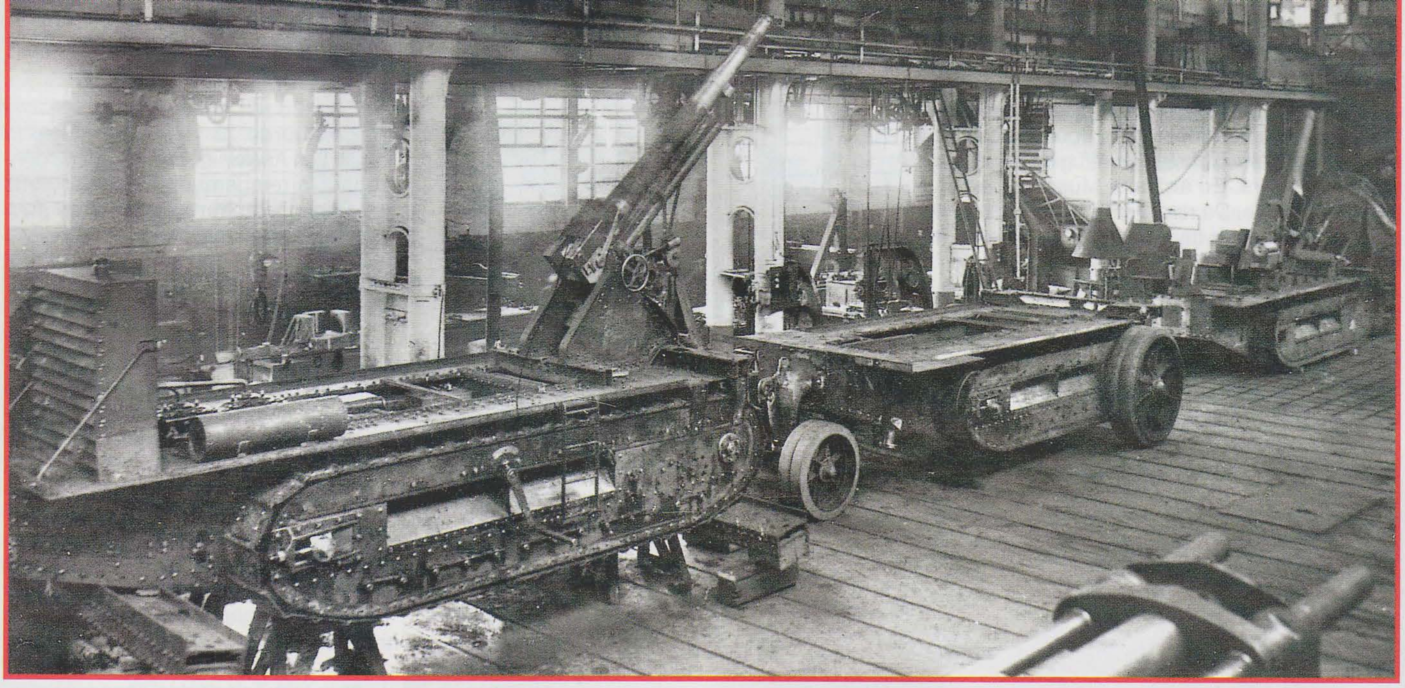
8 heures, les Allemands mettent en batterie un canon antichar. Je le prends à partie. Des infiltrations se produisent sur ma gauche. Je vais rendre compte au PC du colonel. La liaison est difficile, la route étant sérieusement mitraillée.

En remontant, je double des éléments d'infanterie, mais je ne peux les faire avancer, ils n'en veulent plus. Je rage !

Le débordement se fait aussi maintenant sur la droite, il est 11 heures. À midi, les Allemands sont à Ramscappel. Nous sommes complètement encerclés et les munitions baissent.

On tire le moins possible. Je donne l'ordre de brûler les sides. Les Allemands nous entourent. À 50 mètres, un canon antichar commence à tirer dans la ferme.

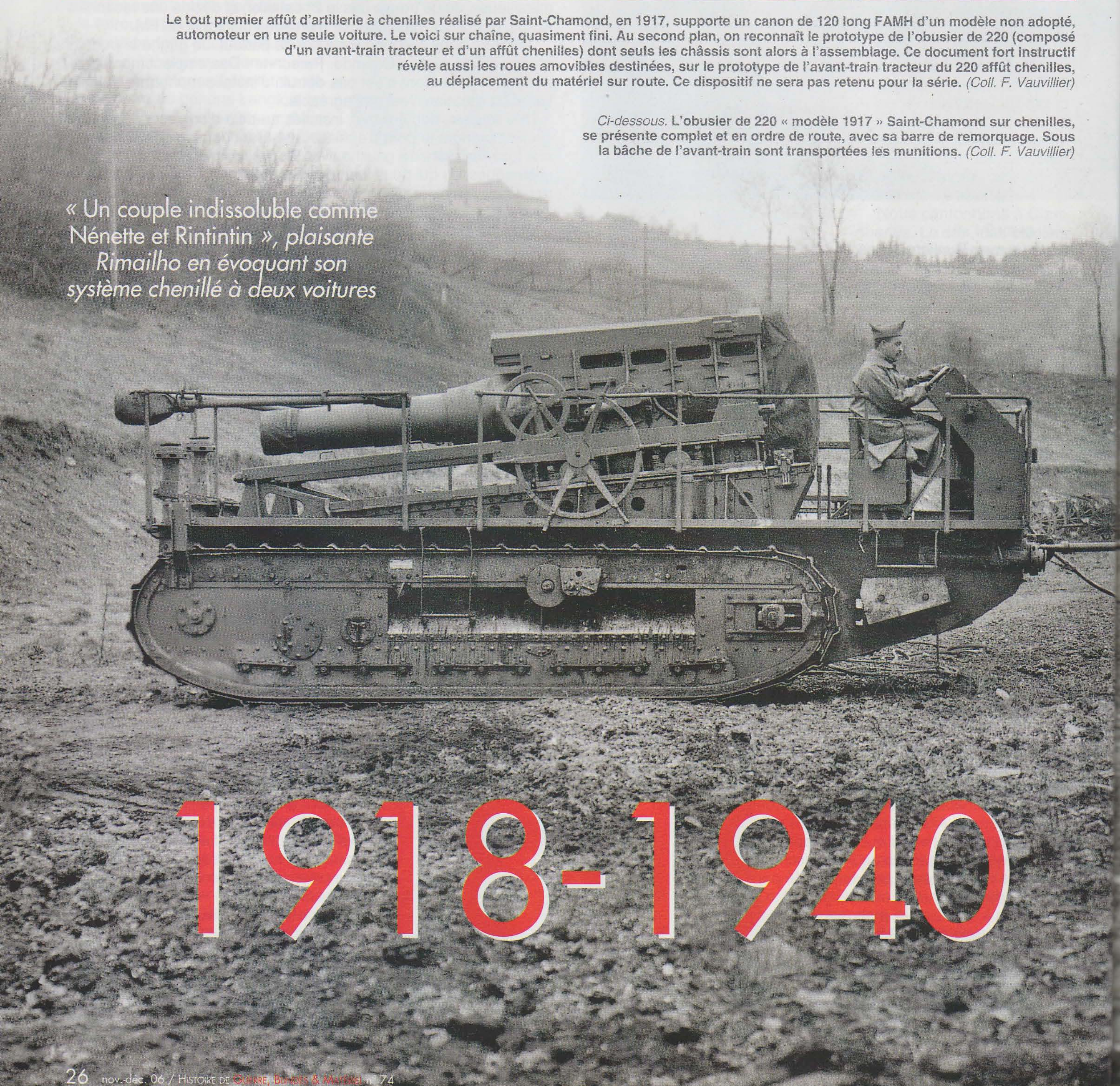
Les dernières cartouches s'en vont.
J'épuise celles de mon revolver.
On casse tout.
C'est fini !...



Le tout premier affût d'artillerie à chenilles réalisé par Saint-Chamond, en 1917, supporte un canon de 120 long FAMH d'un modèle non adopté, automoteur en une seule voiture. Le voici sur chaîne, quasiment fini. Au second plan, on reconnaît le prototype de l'obusier de 220 (composé d'un avant-train tracteur et d'un affût chenilles) dont seuls les châssis sont alors à l'assemblage. Ce document fort instructif révèle aussi les roues amovibles destinées, sur le prototype de l'avant-train tracteur du 220 affût chenilles, au déplacement du matériel sur route. Ce dispositif ne sera pas retenu pour la série. *(Coll. F. Vauvillier)*

Ci-dessous. L'obusier de 220 « modèle 1917 » Saint-Chamond sur chenilles, se présente complet et en ordre de route, avec sa barre de remorquage. Sous la bâche de l'avant-train sont transportées les munitions. *(Coll. F. Vauvillier)*

« Un couple indissoluble comme Nénette et Rintintin », *plaisante Rimailho en évoquant son système chenillé à deux voitures*



1918-1940

À plusieurs reprises en 1915, 1916 et 1917, la percée du front a été obtenue, mais l'exploitation s'en est trouvée impossible faute d'une artillerie capable de suivre l'infanterie dans un terrain qu'elle a elle-même bouleversé.

La solution à ce problème est apportée par la chenille, le « caterpillar » selon le mot anglais, sur laquelle l'idée de placer du canon — du *gros* [1] canon — vient par enchaînement logique.

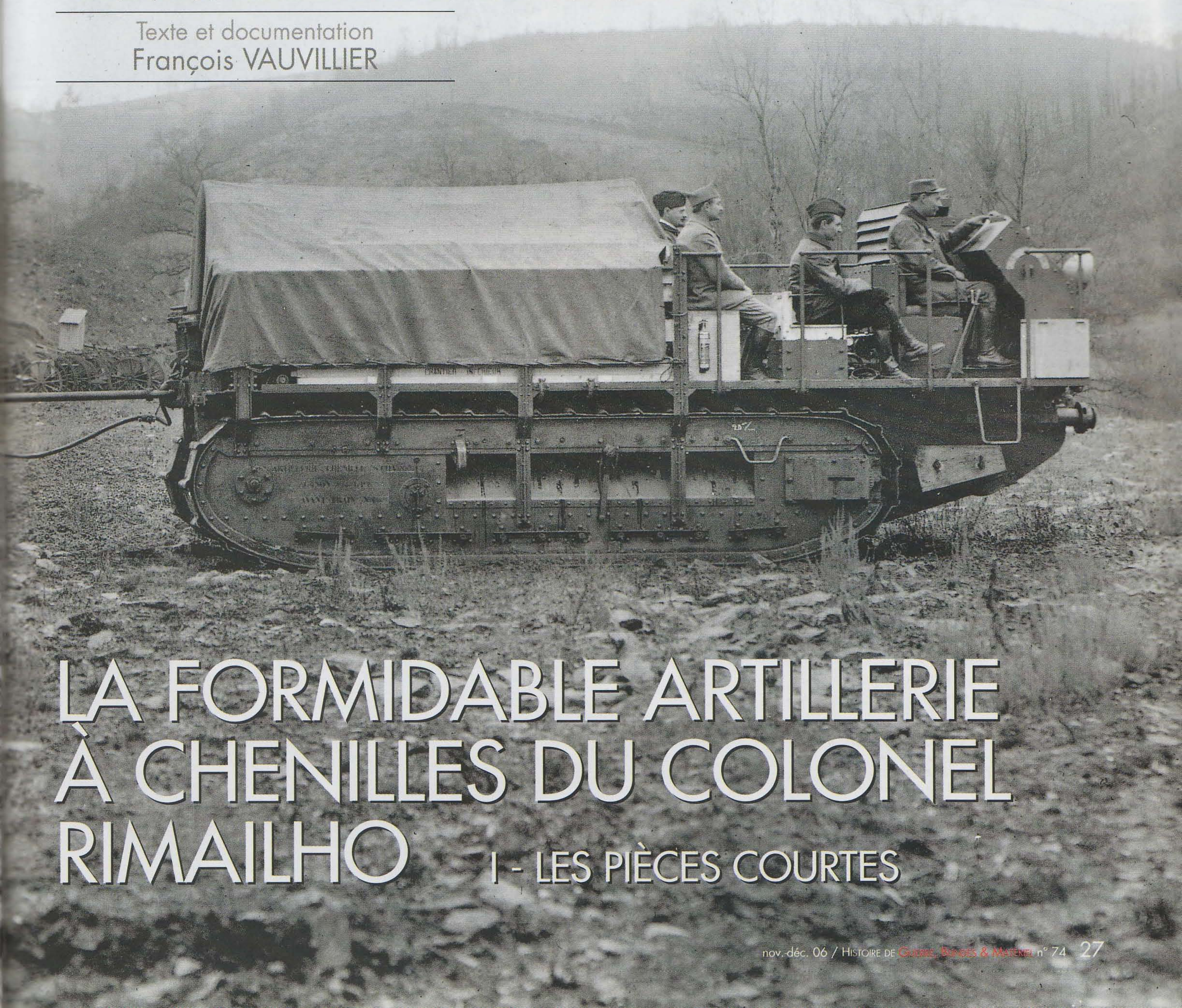
Dès avril 1915, deux caterpillars agricoles Baby Holt, de construction américaine et provenant de réquisition, sont utilisés par l'artillerie française pour la mise en batterie de mortiers de 370. Cependant, ce mode d'emploi ne répond pas à l'objectif recherché en cas de percée, car une pièce lourde tractée, si elle peut traverser convenablement le *no man's land*, demande ensuite un délai de mise en batterie excessivement long, durant lequel l'infanterie se trouve privée de son appui d'artillerie et livrée aux coups du canon adverse qui s'est plus vite rétabli en arrière du front éventré. C'est donc *sur* les caterpillars, et non pas à leur remorque, que la logique impose de placer l'artillerie lourde destinée à l'exploitation. Car ainsi, elle peut avancer sur terrain bouleversé et, *dans les délais les plus brefs*, tirer à partir de la plate-forme stable constituée par l'engin porteur.

L'idée, simple *a posteriori* comme l'œuf de Colomb, en revient au général Sainte-Claire Deville, qui l'émet dès juillet 1916. La réalisation en appartient, un an plus tard, au lieutenant-colonel Rimailho qui, ayant pris sa retraite en 1913, se trouve alors sous-directeur général de la compagnie des Forges et aciéries de la marine (FAMH), de Saint-Chamond.

La première étude de Rimailho utilise un canon de calibre *moyen lourd* — un 120 long FAMH de modèle non adopté — placé sur le tout premier châssis chenillé, qui est automoteur. Or ce matériel, réalisé en 1917, se heurte à une logique de proportion : l'affût à chenilles Saint-Chamond est un engin de poids considérable, pléthorique pour un calibre aussi mince. Il en résulte une formule de piètre économie, un tel châssis pouvant recevoir une bouche à feu beaucoup plus grosse.

Rimailho revoit alors sa copie et arrive à la conclusion que le futur matériel d'artillerie lourde d'exploitation doit se composer d'un *attelage de deux véhicules* à chenilles rigides, « *formant un couple indissoluble comme Nénette et Rintintin* » [2], qui auront chacun un rôle spécialisé : un « **avant-train chenilles** » automoteur transportant les munitions, pourvu d'un groupe électrogène et utilisant la transmission pétroléo-électrique pour fournir l'énergie nécessaire à un « **affût chenilles** », lui-même plate-forme de tir d'une pièce de très gros calibre, justifiant seule l'emploi d'un matériel aussi sophistiqué et aussi coûteux.

Texte et documentation
François VAUVILLIER



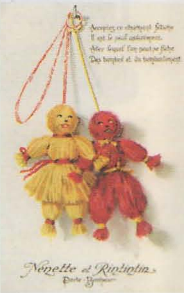
LA FORMIDABLE ARTILLERIE À CHENILLES DU COLONEL RIMAILHO

I - LES PIÈCES COURTES

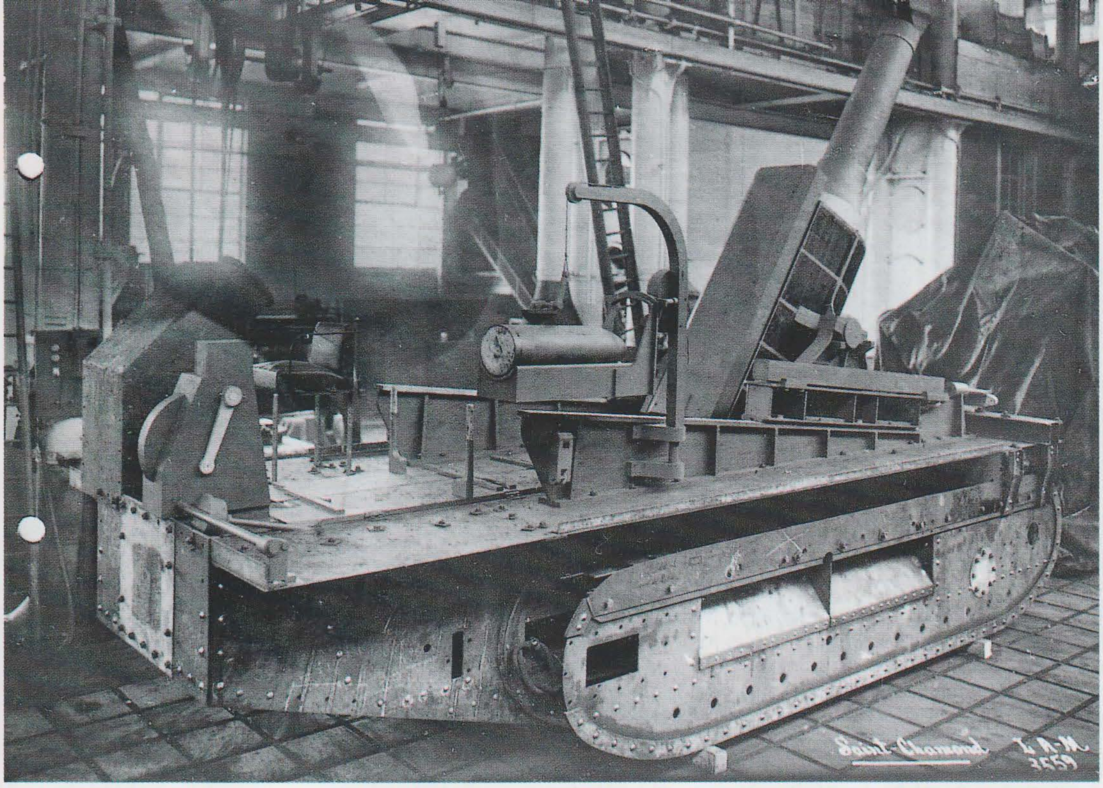
Notes

[1] La même idée préside à la naissance du char d'assaut, mais avec une énorme différence de calibre et d'emploi.

[2] « *Nénette et Rintintin* [...], *le petit bonhomme et la petite bonne femme de laine aux tons vifs qui se balancent au bout d'un fil en jetant un sort aux avions boches, sont les fétiches à la mode...* » (in *Le Pays de France* n° 193 du 27 juin 1918). Le mot est du colonel Rimailho lui-même.

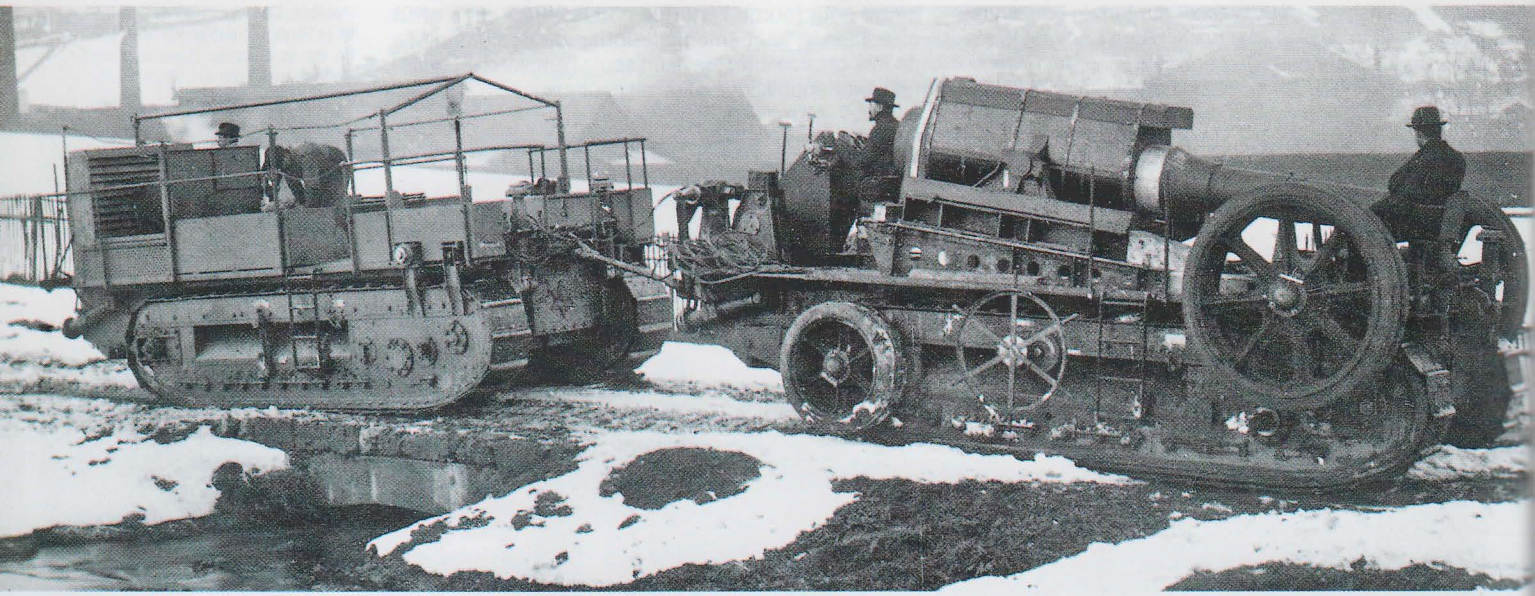


Les deux petits personnages porte-bonheur, réalisables par les enfants pour leur père qui se bat sur le front, et que les jeunes femmes accrochent au col de leur tailleur, seront illustrés par Poulbot. La popularité de Nénette et Rintintin, extraordinaire à la fin de la Grande Guerre, sera encore très vive en 1939-1940.

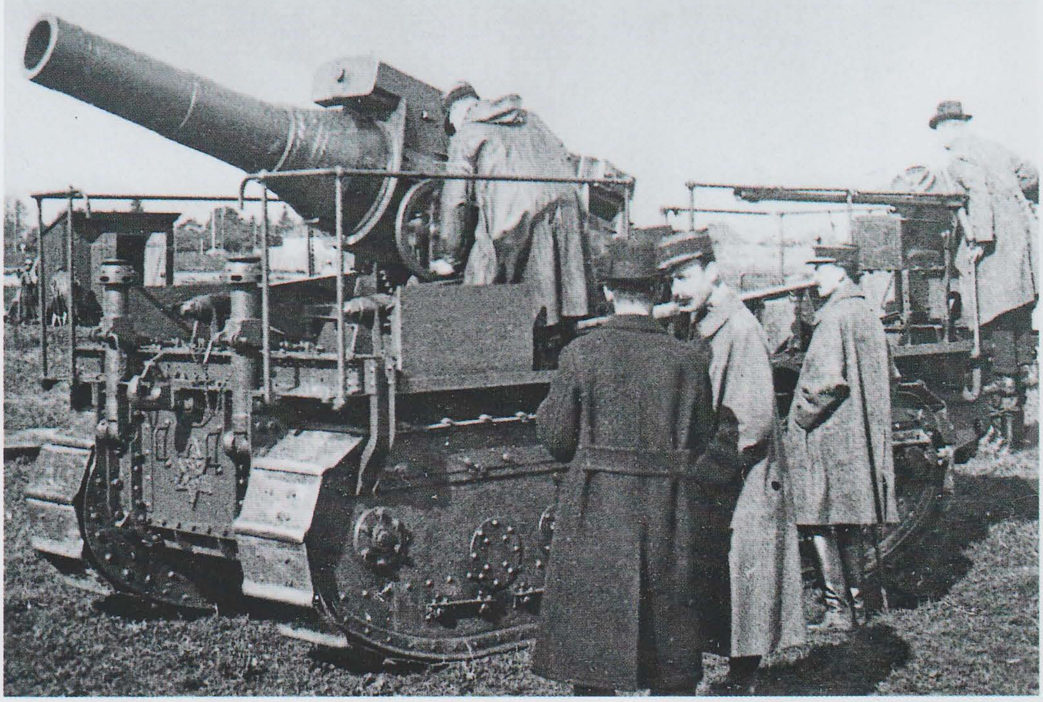


Gros-plan sur le prototype de l'affût chenilles de 220 en construction à Saint-Chamond en 1917 (cette photo appartient à la même série que celle présentée en première page).
On voit parfaitement que seul le châssis et le plateau sont alors en construction réelle en acier. Le mortier de 220 Saint-Chamond « modèle 1917 » visible ici n'est qu'une maquette en bois en vraie grandeur, de même que l'ensemble des superstructures, poste de conduite compris.
(Coll. F. Vauvillier)

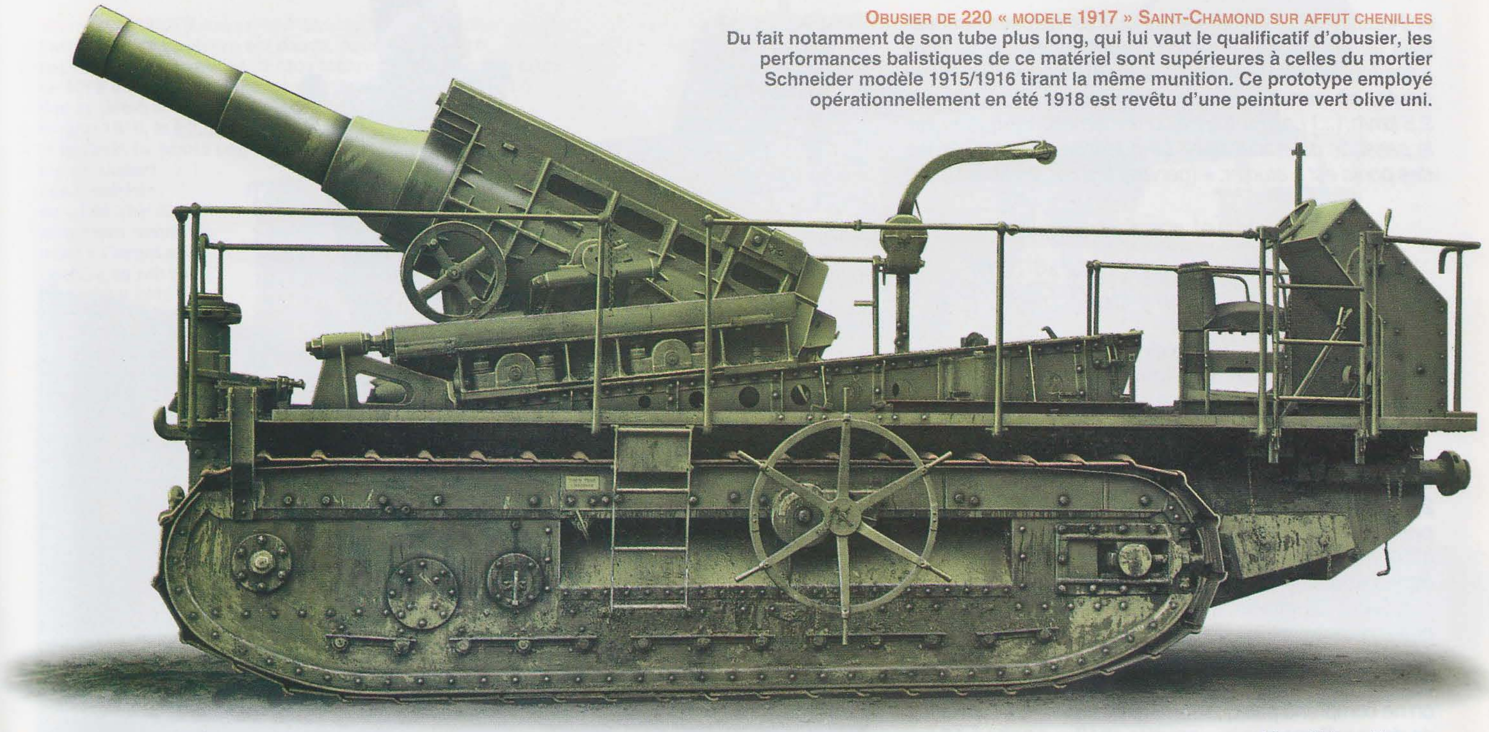
Début 1918, dans la neige du Massif Central : le prototype du 220, maintenant complet, procède à ses premiers essais de roulage, avec à son bord des ingénieurs des FAMH. Des roues de deux diamètres distincts sont alors prévues sur l'affût chenilles afin d'en faciliter les déplacements sur route.
(Coll. F. Vauvillier)



Le 220 « modèle 1917 » Saint-Chamond : quelques tirs réels sous Verdun en été 1918



Bourges, mai 1918 : le prototype du 220 affût chenilles effectue ses premiers tirs militaires. Une seconde série d'épreuves, celle-là dans des conditions opérationnelles, aura lieu fin juillet près de Verdun, dans le secteur du 17^{e} corps d'armée. Dans la nuit du 27 au 28, pour conserver le secret entourant le matériel : « *Route et tirs au ravin des Trois-Cornes. Tirs réels, changements de direction par pointage électrique. Retour en surveillance par pointage à bras.* » Puis le 30 juillet, « *sortie de batterie, occupation d'une position à l'est du carrefour de Tillat. Tirs, incident pendant le tir ; embrayage du mouvement de pointage (chenille gauche). Sortie de batterie. Rupture de chenille par maladresse du conducteur.* »
(Coll. F. Vauvillier)



Obusier de 220 « modèle 1917 » Saint-Chamond sur affut chenilles
Du fait notamment de son tube plus long, qui lui vaut le qualificatif d'obusier, les performances balistiques de ce matériel sont supérieures à celles du mortier Schneider modèle 1915/1916 tirant la même munition. Ce prototype employé opérationnellement en été 1918 est revêtu d'une peinture vert olive uni.

Infographie Laurent Lecocq
© Histoire & Collections 2006

L'obusier de 220 sur affût chenilles

C'est le nouvel obusier de 220 FAMH — alors au stade de maquette en bois — qui est choisi, vers l'été 1917, par Rimailho pour armer le second prototype.

Les premiers essais de l'attelage à chenilles ont lieu à Roye-Lassigny du 19 au 25 janvier 1918 mais, comme la bouche à feu de 220 « *modèle 1917* »[3] n'est pas encore prête, l'affaire ne concerne que le châssis roulant, lesté du poids correspondant : « *le matériel se comporte admirablement en tous terrains. Champ de tir 360°* [...] *Muni de roues caoutchoutées pour la route, trop longues à enlever, voie trop large avec roues – les chenilles n'abîment pas la route*[4] », résume le rapport du 25 janvier 1918, qui préconise de « *faire exécuter des essais sérieux aux armées* ».

En février, l'usine de Saint-Chamond indique ses délais de livraison pour 50 « *voitures artillerie chenilles* » et se tient prête à satisfaire toute commande. Celles ci interviennent le 2 mars, mais seulement pour les 194 GPF et les mortiers de 280 TR Schneider.

Pour le « *220 C nouveau* », la question est réservée, elle achoppe sur la disponibilité de la pièce. Celle-ci est prête en avril, effectuant ses premiers tirs de réglage au polygone de Saint-Chamond. Le prototype complet (canon, affût et avant-train chenilles) est envoyé à Bourges en mai et s'y comporte « *très bien, en tir et en marche* » au cours d'essais les 17-18 mai.

Le matériel subit ensuite une série d'épreuves opérationnelles à Verdun. En août, il occupe successivement une position au ravin des Essarts, puis la position 935 qu'il atteint par un itinéraire à travers un terrain bouleversé. De là, il tire sur les Minenwerfer.

Les conclusions de ces essais opérationnels sont

220 C Saint-Chamond sur affût chenilles

Portée maximum : 13 500 m avec V° 500 m/s (« modèle 1917 »), 15 000 m avec V° 560 m/s (« modèle 1918 »).

Munitions : de 100 kg env., types réglementaires de 220.

Pointage : champ de 360° en direction, 0° sur la plate-forme (réglage par déplacement de l'affût chenilles pivotant sur lui-même par ripage des chenilles), 0° à + 60° en hauteur.

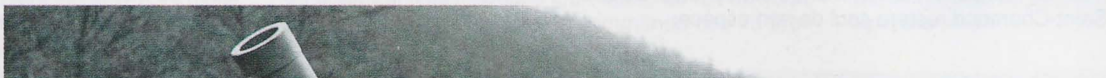
Poids en batterie : 24 000 kg.

Longueur : 6,53 m.

Largeur : 2,54 m.

Transport : automouvant, 5 km/h sur route, 2 à 5 km/h en terrain varié, en deux éléments sur chenilles. Moteur Panhard de 120 ch sur avant-train (24 000 kg portant 3 t de munitions), transmission pétroléo-électrique Crochat-Collardeau, alimentation de l'arrière-train affût par cable électrique.

Cadence : 2 coups/minute.



L'obusier de 220 « modèle 1917 » Saint-Chamond à son inclinaison maximale de 60°.
(Coll. F. Vauvillier)

Notes

[3] Appellation courante à Saint-Chamond de même que dans les bureaux de l'administration centrale de l'artillerie, étant cependant observé que cet obusier n'a pas dépassé le stade prototype.

[4] Point de vue optimiste.

enthousiastes : « *le matériel tel qu'il est actuellement est déjà remarquable. Le renforcement des patins de chenilles (nécessaire) est aisé à obtenir* [...] *Avec des patins neufs, on aurait aisément une vitesse moyenne de 2,5 km/h.* [...] *Les routes ne sont vraiment marquées par le passage qu'aux virages. La question de la résistance des ponts est à étudier.* » (général Malgor, 24 août 1918).

Un matériel remarquable : « Sur route, on aurait aisément une vitesse moyenne de 2,5 km/h »

Le 3 septembre 1918, enfin, est demandée la mise en construction d'un affût chenilles pouvant recevoir « *un obusier de 220 avec 15 ou 20 coups. Poids total : 11 ou 12 tonnes* » (s'agissant de la pièce d'artillerie).

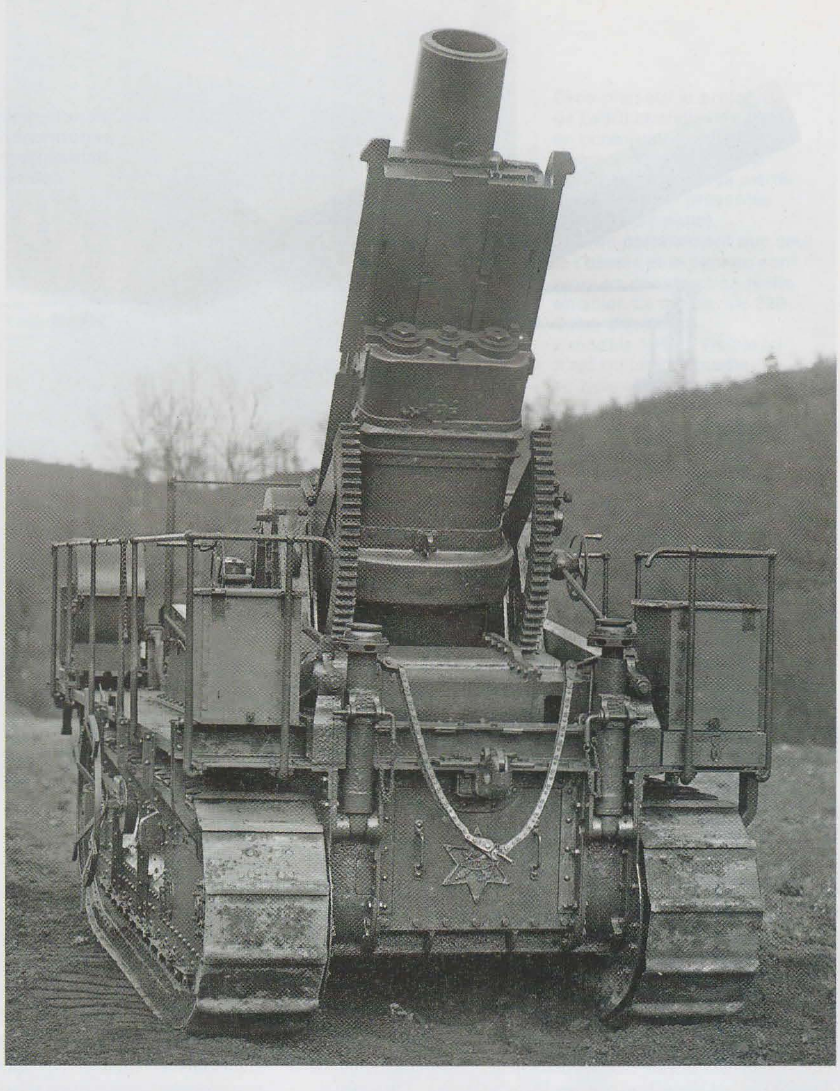
Le 10 septembre, le général Foch, commandant en chef, demande la mise en fabrication de 75 pièces de 220 sur chenilles, mais il est précisé *mortiers*, donc *a priori* du modèle 1916 TR Schneider, car on estime alors que ces matériels de série seront prêts plus tôt que la nouvelle bouche à feu des FAMH.

À Saint-Chamond, c'est la consternation. Car, pour entrer dans le cadre des demandes de l'armée, l'obusier « modèle 1917 » de la maison a donné naissance au tracé d'un futur *mortier* « modèle 1918 », une merveille dont on ne comprend pas que l'armée puisse faire fi : plus long de deux calibres que le « modèle 1917 », il porte à 15 km avec une vitesse initiale de 560 m/s.[5]

En face, au Creusot, l'idée de monter du matériel de la marque sur des affûts du concurrent est envisagée avec répugnance. De part et d'autre, l'on traîne donc des pieds et, le 24 octobre, la cause est, en principe, entendue : « *le 220 TRS* [Schneider] *devant être aussi long à adapter sur affûts chenilles Saint-Chamond que les 220 Saint-Chamond 1917, il faut installer sur ces affûts des 220 C modèle 1918* ».

On espère alors (25 octobre) une sortie des 220 C 1918 chenilles, au plus tôt pour mai 1919. Mais ce délai semble rédhibitoire — il le sera en effet — si bien que, le 2 novembre, la commande est à nouveau modifiée, les 75 matériels devront être réalisés avec des obusiers Saint-Chamond modèle 1917, c'est-à-dire conformes au prototype ayant donné satisfaction à Verdun.

L'affaire n'ira pas plus loin. Le 12 novembre, lendemain de l'Armistice, la commande est annulée. Le 220 Saint-Chamond restera seul de son espèce.

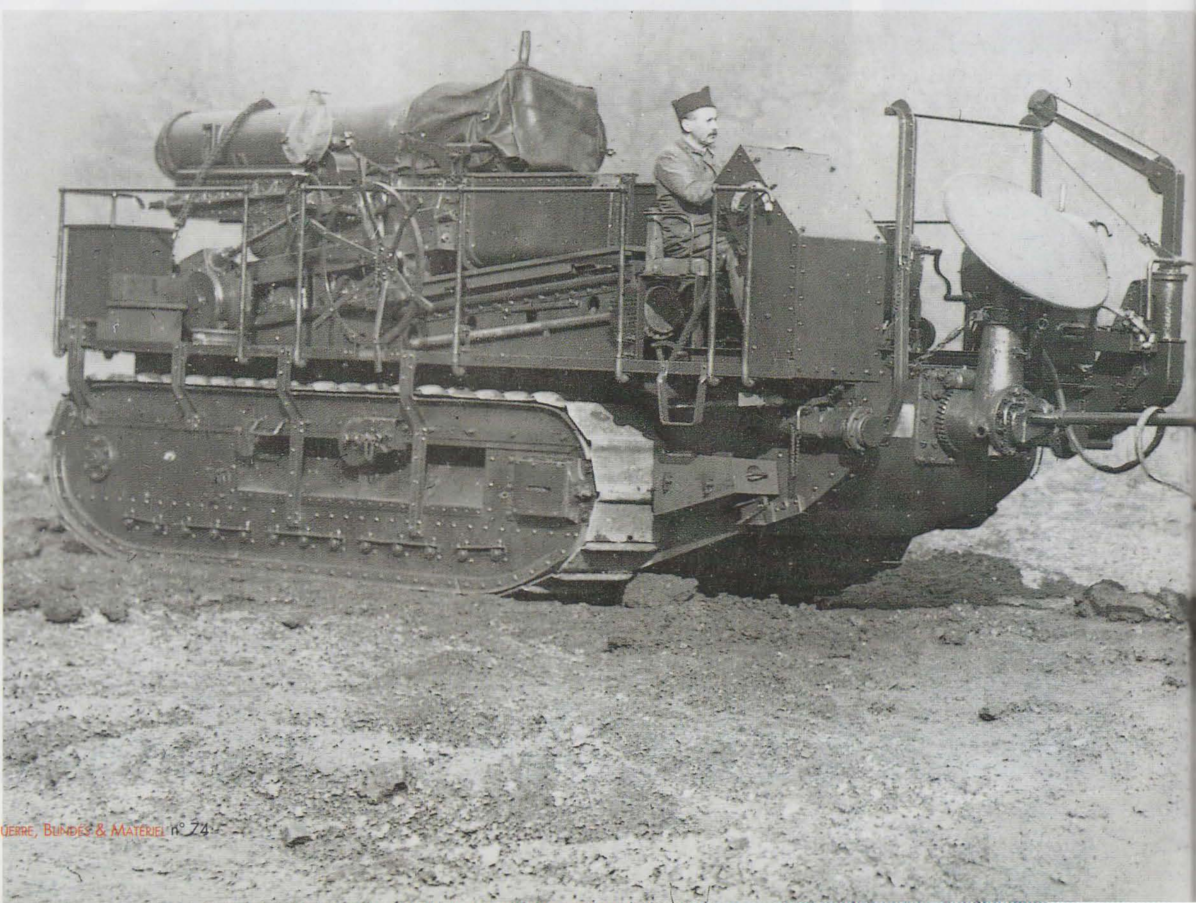


Très belle vue de la volée du 280 TR sur chenilles à son inclinaison maximale. Un symbole aussi de l'association forcée entre deux redoutables concurrents, Saint-Chamond pour l'affût chenilles et Schneider pour la bouche à feu. *(Coll. F. Vauvillier)*

Le mortier de 280 TR sur affût chenilles

Début février 1918, alors que son prototype prévu pour le 220 vient de subir avec succès, à Roye-Lassigny, ses premiers essais sur route et en terrain varié, Saint-Chamond fait connaître au ministère qu'il a entrepris l'adaptation du mortier de 280 TRS (tir rapide Schneider).

Le 13 février, la Commission centrale d'artillerie arrê-



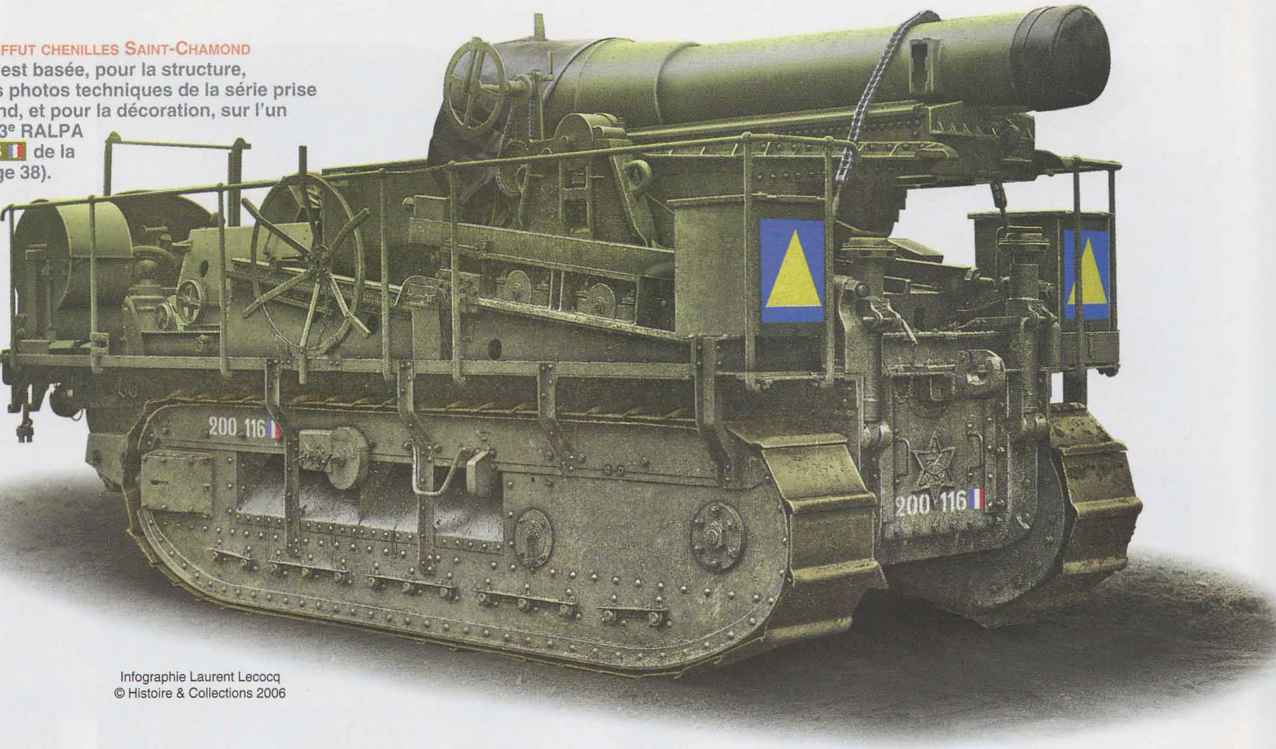
L'attelage complet de 280 sur chenilles. La barre rigide d'attelage n'est utilisée que sur route ou chemins. En terrain bouleversé, les voitures sont reliées par le seul cable souple et se déplacent, en général, indépendamment l'une de l'autre. *(Coll. F. Vauvillier)*

NOTES

[5] Le mortier de 220 TR Schneider (modèle 1915 ou 1916 selon les versions), ne porte qu'à 10 800 m maximum, avec V° 415 m/s. Ce matériel conçu en 1907 pour la Russie est dépassé dix ans plus tard. Quant à l'appellation de *mortier* ou d'*obusier*, elle est relative à la longueur du tube, le premier étant plus court que le second. À cet égard, les 220 C 1917 et 1918 Saint-Chamond sont tous deux qualifiables d'obusiers.

[6] Il s'agit des chenilles Delahaye. Un essai sur 155 GPF sera réalisé en janvier 1919, sans donner satisfaction.

Mortier de 280 TR sur affut chenilles Saint-Chamond
Cette mise en couleurs est basée, pour la structure, sur l'une des très belles photos techniques de la série prise en 1919 à Saint-Chamond, et pour la décoration, sur l'un des arrière-trains du 193e RALPA en juin 1940, le 200 116 de la 5e batterie (➡ photo page 38). Sur la plupart des matériels de « 280 chenilles », le numéro matricule peint à l'avant et à l'arrière se retrouve de chaque côté. En revanche, la présence des grands triangles de remorque jaunes sur fond bleu est un cas observé, à ce jour, sur ce seul matériel.



Infographie Laurent Lecocq
© Histoire & Collections 2006

te quant à elle ses choix pour l'amélioration de la mobilité des matériels d'artillerie lourde. Elle préconise de faire le plus large emploi possible des chenilles amovibles porteuses[6] en les installant sur les matériels déjà construits de moyen ou gros calibre, et de réserver les affûts caterpillars Saint-Chamond automoteurs, du fait de leur coût et de leur tonnage, aux matériels suivants :

- obusier de 220 Saint-Chamond ;
- mortier de 280 TR Schneider *adapté* ;
- canon de 194 GPF Filloux *adapté* ;[7]
- tous nouveaux matériels à mettre en commande.

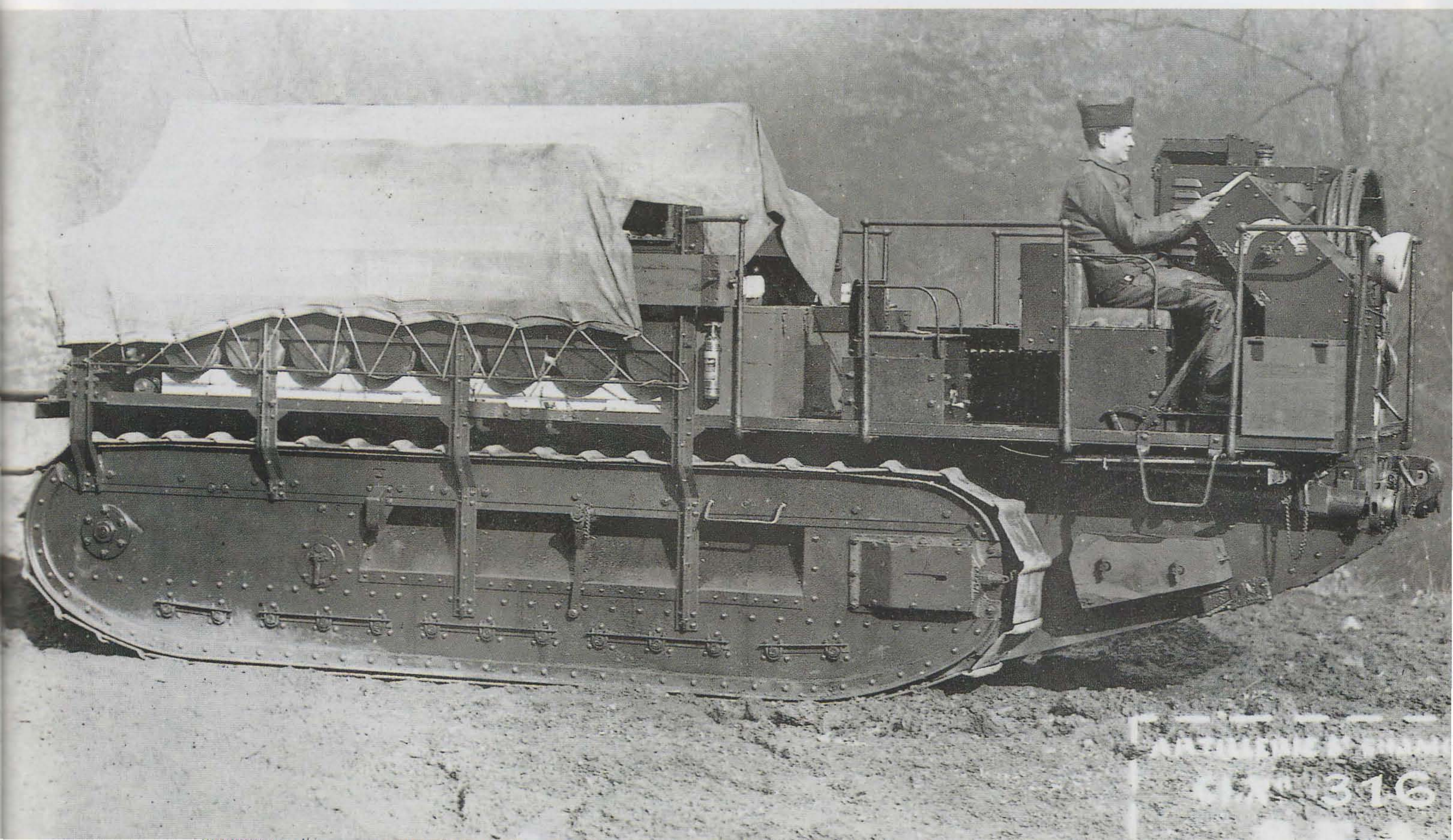
Il est également question de faire étudier l'adaptation de l'affût chenilles de Saint-Chamond, ou de son char d'assaut, pour monter le 220 L du Creusot.[8]

Ces décisions de principe aboutissent à la commande, le 2 mars 1918, des 75 premiers matériels de série sur affûts chenilles Saint-Chamond : 25 mortiers de 280 Schneider et 50 canons de 194 GPF.

Le 26 mars, le projet de montage du 280 TR est signalé achevé, tandis que la fabrication des 75 attelages en commande est déjà lancée. Le 4 avril, « *les études d'aménagement de ces bouches à feu* [194 GPF et 280 TR] *sont en cours. Elles comprennent en principe la fixation, sur la plate-forme de l'affût chenilles, de deux rampes de recul avec frein hydraulique et d'un petit affût recevant la partie sur tourillon. Nous avons dû prévoir en outre, à cause du poids plus considérable du matériel, un dispositif spécial de béquilles à plateau destinées à équilibrer l'affût pendant le tir.* »

La fabrication des matériels de série avance de façon satisfaisante pour que, le 25 octobre 1918, la Commission d'organisation du matériel d'artillerie à chenilles puisse compter, pour le 1er avril 1919, sur « *deux groupes de trois batteries de 194, deux groupes de trois batteries de 155 GPF* [qui ne sortira pas en série, NdA] *et deux groupes de trois batteries de 280* ».

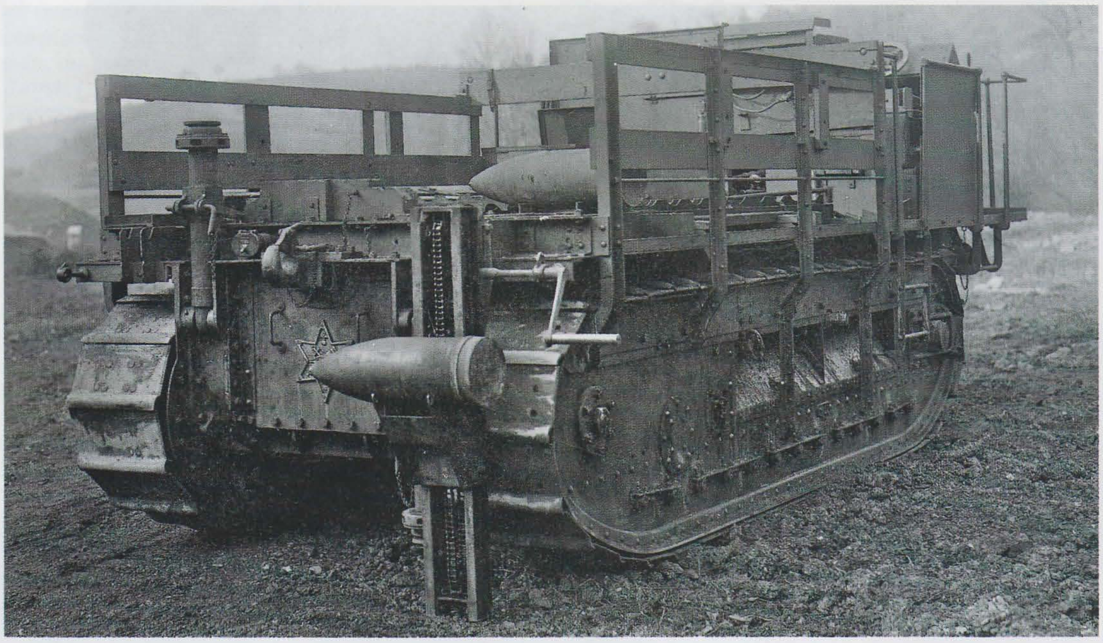
L'Armistice survient avant que le premier matériel de série sur chenilles ait vu le jour. Mais, du fait de l'état d'avancement des travaux, la commande des 75 pre-

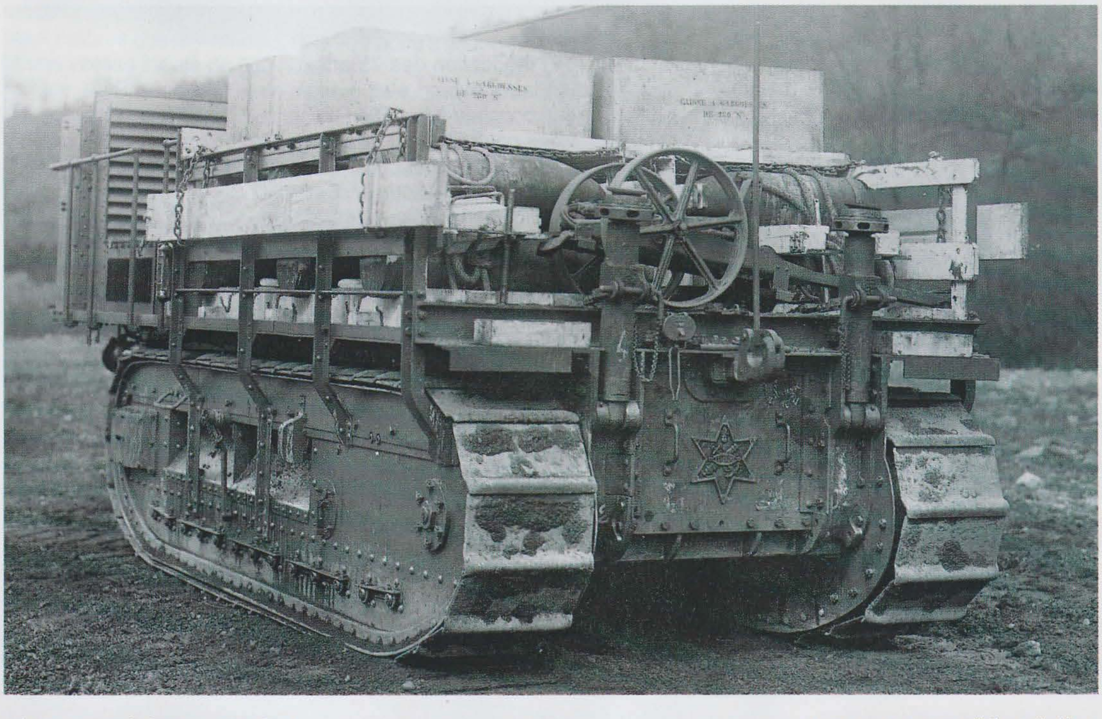


Notes

[7] Question développée dans notre prochain numéro.

[8] Il s'agit de rechercher une alternative au 220 L automoteur en une seule voiture, établi simultanément par Schneider. Cette formule n'a pas la préférence des militaires car elle immobilise, en batterie, un engin à moteur qui serait précieux pour le ravitaillement en munitions. Le général Heer, grand maître de l'artillerie, écrit le 25 septembre 1918 : « *je n'hésite pas à déclarer que la solution Schneider en un seul véhicule canon et moteur n'est pas aussi avantageuse que la solution pétroléo-électrique de Saint-Chamond.* »





À gauche et en bas.
L'avant-train chenilles (ici vu de l'arrière). La partie électro-magnétique de la voiture, placée dans le bâti, comprend un groupe électrogène (moteur Panhard de 120 chevaux actionnant une génératrice) qui fournit le courant, à la fois à l'avant-train et à l'affût chenilles, et deux moteurs électriques, alimentés par ce groupe, qui entraînent chacun l'une des chenilles de l'avant-train par l'intermédiaire d'engrenages démultiplicateurs.
Quinze obus de 200 kg chaque sont transportés sur le plateau à ridelles, et déplacés grâce à un élévateur à manivelle. En position de batterie, l'avant-train fait la navette entre l'affût, non motorisé, et les camions de ravitaillement qui ne peuvent quitter la route.
(Coll. F. Vauvillier)

M 280 Saint-Chamond sur affût chenilles

Portée maximum : 10 950 m avec V° 418 m/s.

Munitions : gargousses divisibles (13 et 9 charges). Obus FA Mle 1915 (205 kg dont 36,3 kg d'explosif), obus en acier Mle 1914 (202,37 kg dont 60,5 kg d'explosif), obus en acier Mle 1915 (275 kg dont 49,4 kg d'explosif).

Bouche à feu : rayée à droite, longueur 12 calibres (partie rayée 9,4 cal.). Culasse à vis système Schneider.

Affût : petit affût reculant sur rampes. Pièce à deux freins hydrauliques (recul 1,36 m) et récupérateur hydropneumatique.

Pointage : champ de 360° en direction (par ripage des chenilles ; pointage électrique, rotation complète de 360° en 15 à 20 secondes), + 10° à + 60° en hauteur.

Poids en batterie : 28 000 kg.

Longueur : 7,47 m.

Largeur : 2,54 m.

Transport : automouvant, 5 km/h sur route, 2 à 5 km/h en terrain varié, en deux éléments sur chenilles. Moteur Panhard de 120 ch sur avant-train (28 000 kg portant 3 t de munitions), transmission pétroléo-électrique Crochat-Collardeau, alimentation de l'arrière-train affût par cable électrique.

Cadence : 2,5 coups/minute.

miers exemplaires — mortiers de 280 et canons de 194 GPF — est maintenue, par décision du 12 novembre 1918, et leur fabrication menée à son terme. Ceci explique pourquoi ces matériels conçus dans le but unique de traverser le *no man's land* et d'exploiter la percée à la vitesse de l'homme au pas, vont se retrouver, vingt deux ans plus tard, condamnés à l'impuissance dans une guerre qui aura totalement changé de rythme et de physionomie.

> « Ils encombrent les itinéraires, ils détériorent les routes et se détériorent eux-mêmes assez vite. »

Une mobilité stratégique très faible

Le 9 janvier 1919 sont fixées les conditions de réception des matériels sur chenilles. Le premier matériel de 280, terminé en avril 1919, demeure plusieurs mois à Saint-Chamond, avant d'être mis en recette. Il se rendra ensuite à Bourges pour essais.

En juin 1919, les avis restent nuancés sur l'avenir de l'artillerie à chenilles, en raison de son manque de mobilité. Si celle-ci est satisfaisante sur le plan tactique (selon les critères de l'époque), les déplacements stratégiques de matériels aussi lourds sur chenilles posent un problème qui ne sera pas aisé à résoudre : « *en l'état actuel de leur organisation (très perfectible), les caterpillars ne sont pas susceptibles d'effectuer de longs parcours sur route. Ils marchent lentement, ils encombrent les itinéraires, ils détériorent les routes et se détériorent eux-mêmes assez vite. Le dispositif envisagé consiste à hisser le caterpillar sur une remorque à roues et à faire traîner le tout, sur rou-*

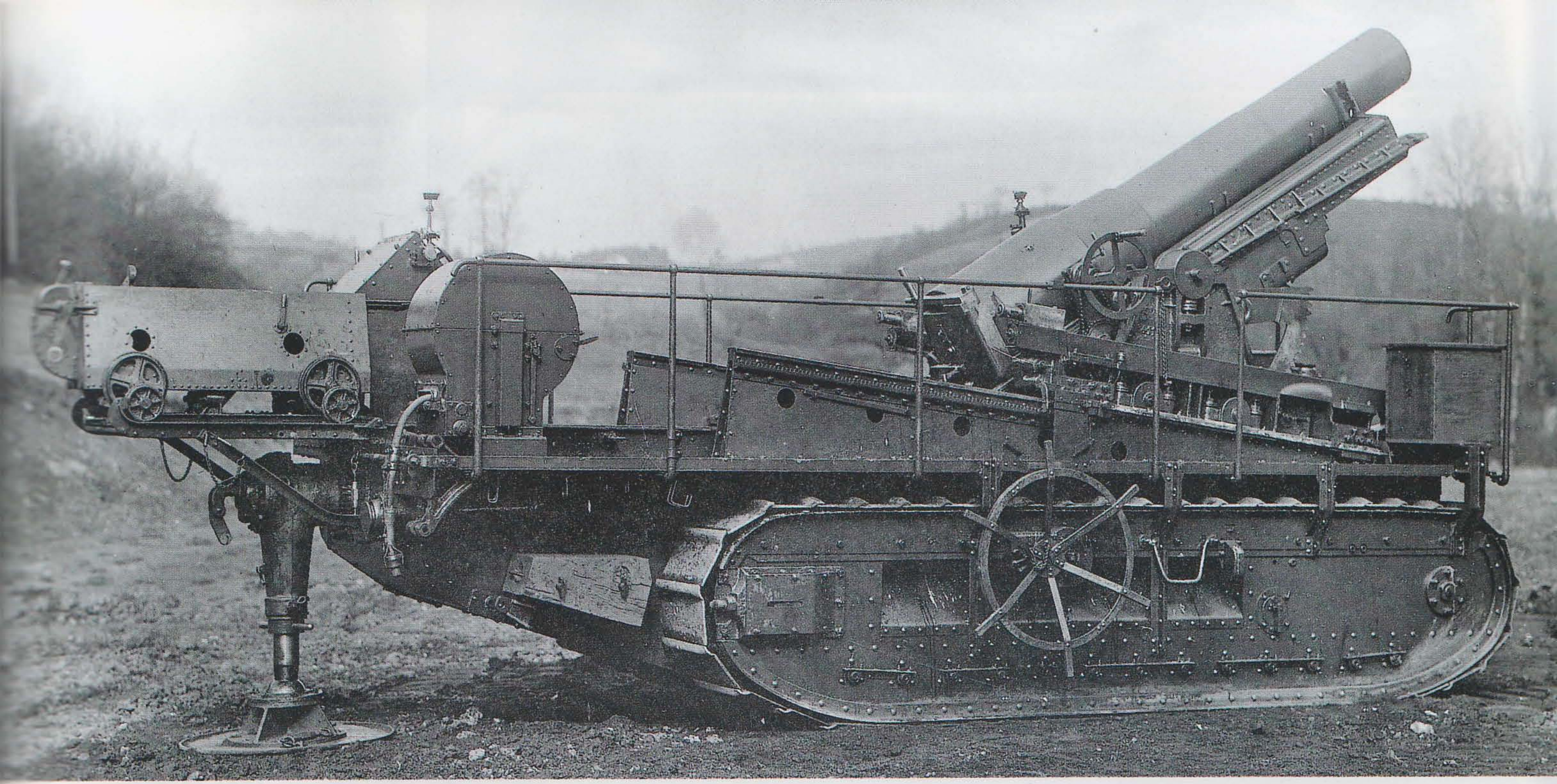
1936 : transformer les 280 en 220 GD ?

Issu d'une recherche entamée de longue date pour le remplacement du 220 C modèle 1916 Schneider, un programme sur le point de déboucher en 1940 porte sur la réalisation, par l'atelier de construction de Tarbes (ATS), d'un **mortier de 220 GD** (grosse destruction). Dans la version retenue, il s'agit d'une pièce sur affût biflèche, à tracteur, tirant à 18 km un obus antibéton de 120 kg.

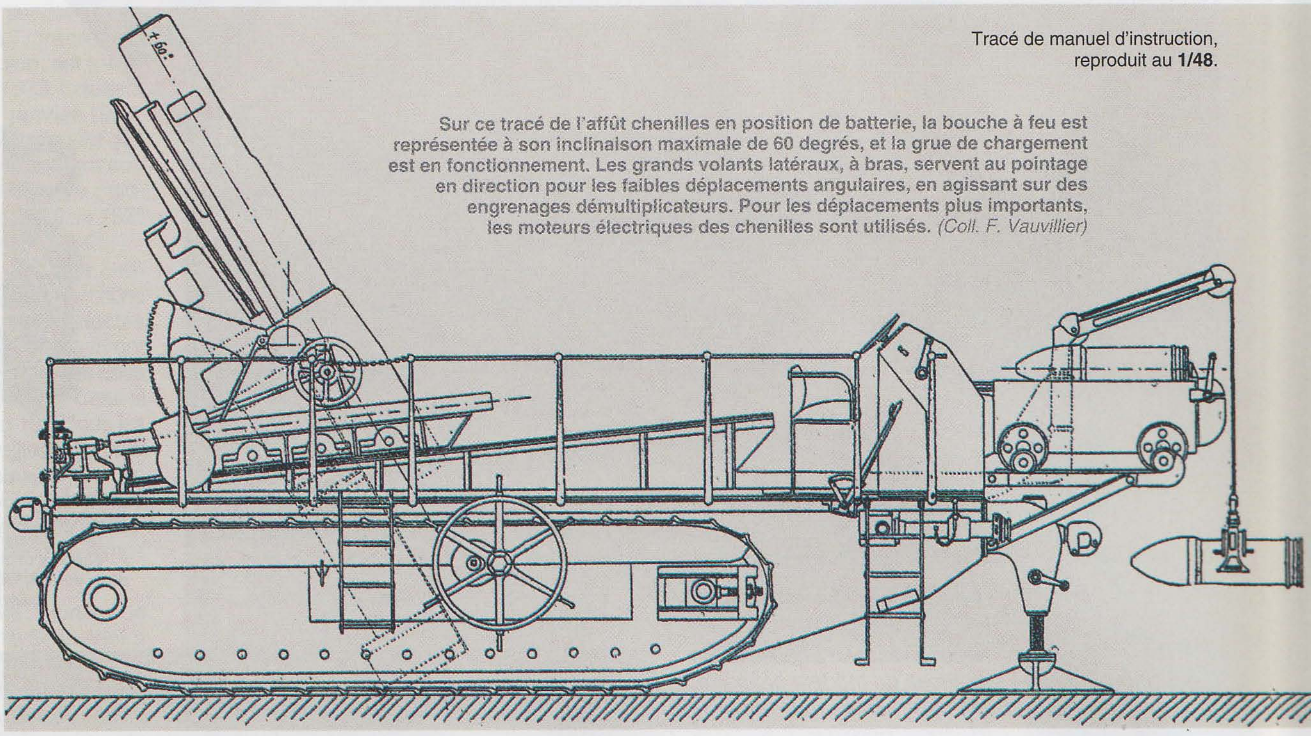
En marge de ce programme, l'ATS réalise en 1936 la transformation d'un des matériels de 280 sur chenilles, en modifiant sa bouche à feu pour lui donner le calibre et le tracé intérieur du 220 GD. La portée passe à 15 km.

Mais ce projet, qui entraîne une diminution de la puissance de destruction, est abandonné en mai 1937. Les autres 280 sur chenilles conserveront leur calibre initial.

Page ci-contre.
L'affût chenilles, comme l'avant-train, est constitué par un châssis formé d'un bâti en tôlerie, portant de chaque côté une chenille motrice du type Holt, sans suspension. Chaque chenille possède son moteur électrique de 28 chevaux mais, sur l'affût, les deux moteurs ne sont alimentés que lorsque l'arrière-train est relié à l'avant-train par un cable électrique.
(Coll. F. Vauvillier)



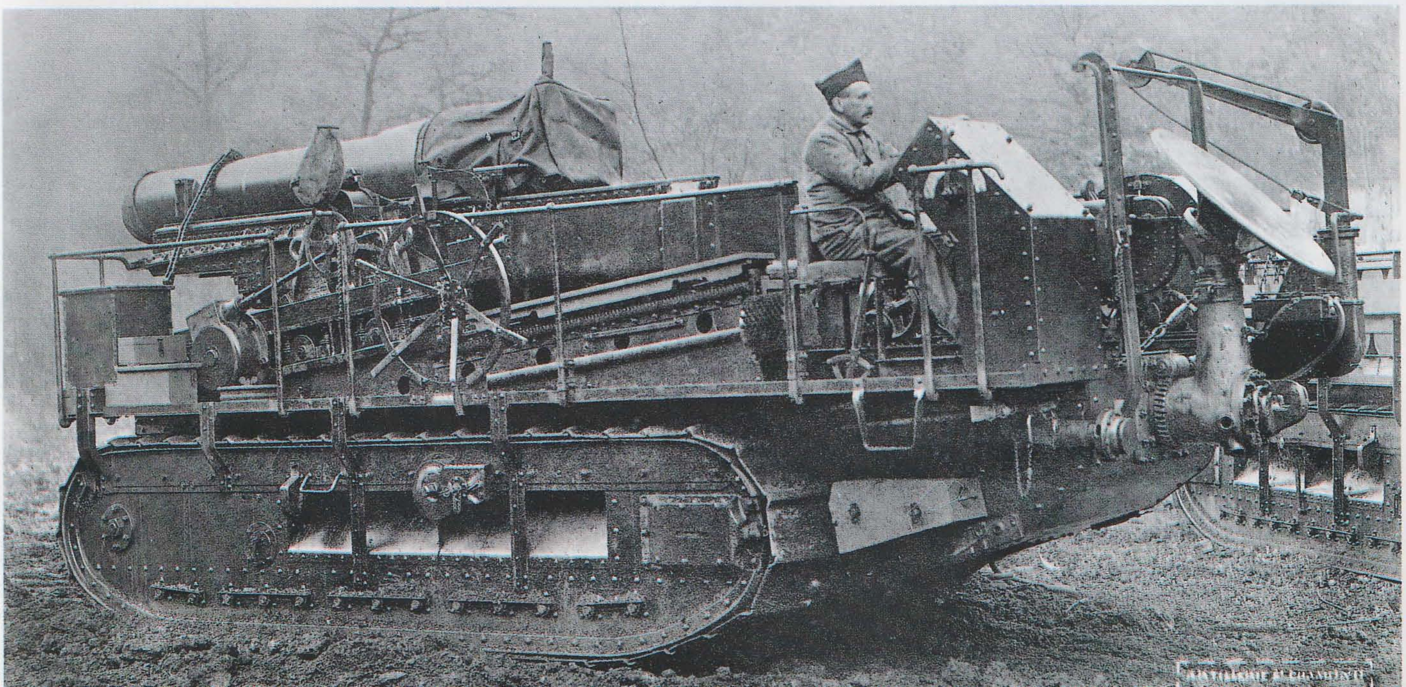
L'affût chenilles en batterie, sa massive béquille à plateau solidement plaquée au sol, les rails du chariot de chargement abaissés, le chariot en position. Mais il manque à cette belle vue technique un élément essentiel, la grue de chargement. *(Coll. F. Vauvillier)*

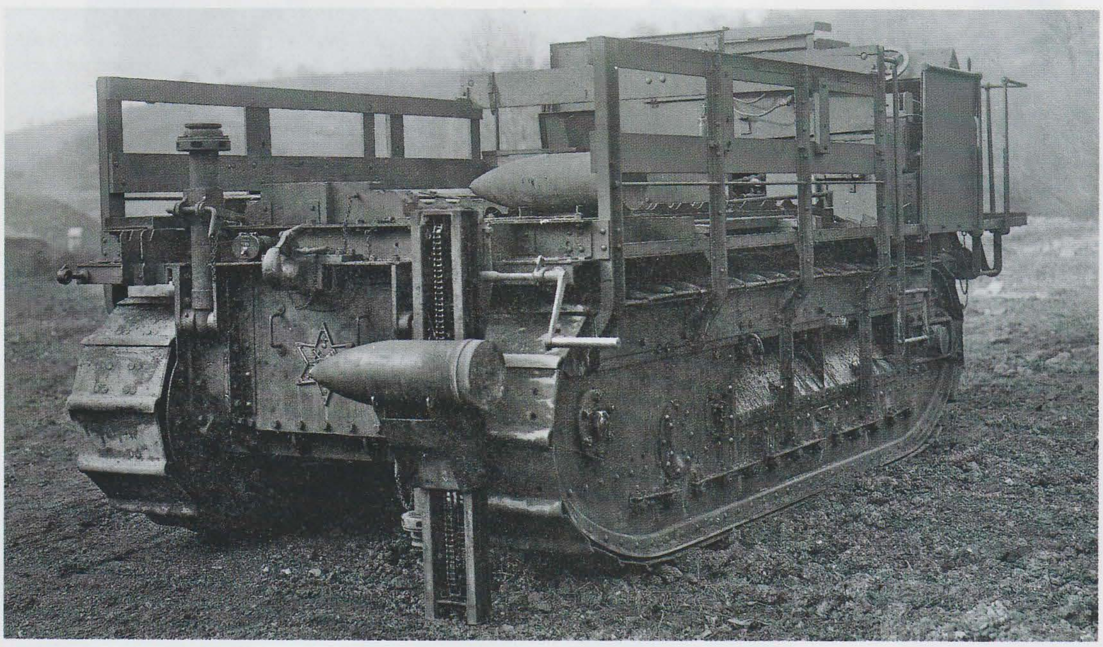


Tracé de manuel d'instruction, reproduit au **1/48**.

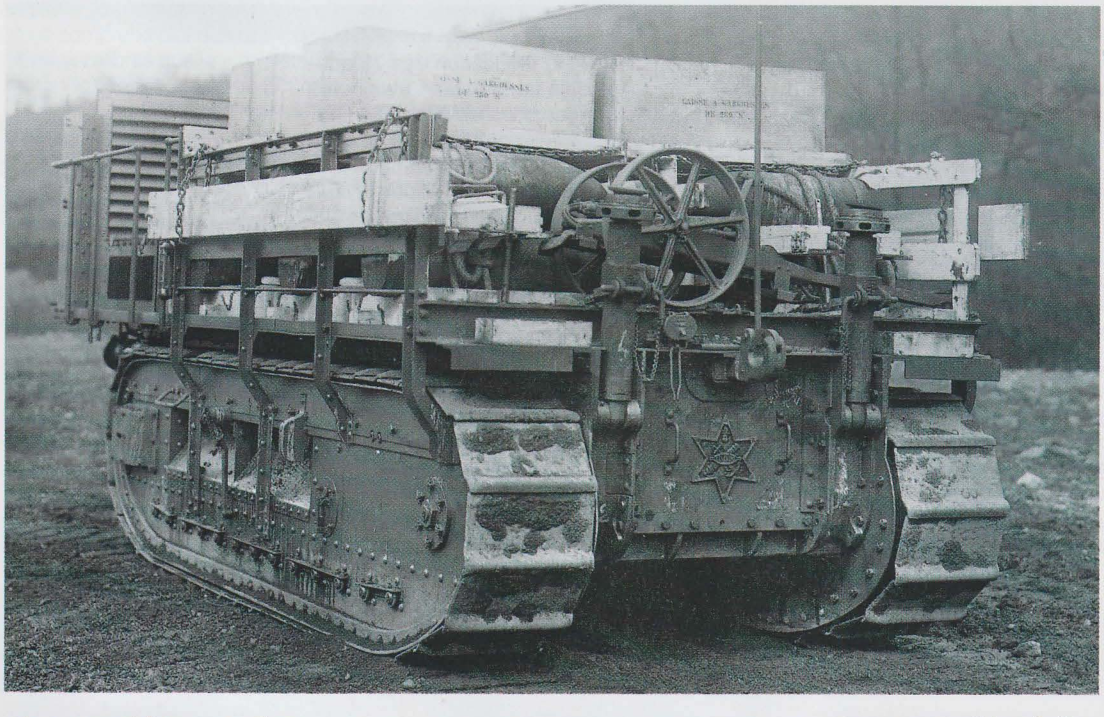
Sur ce tracé de l'affût chenilles en position de batterie, la bouche à feu est représentée à son inclinaison maximale de 60 degrés, et la grue de chargement est en fonctionnement. Les grands volants latéraux, à bras, servent au pointage en direction pour les faibles déplacements angulaires, en agissant sur des engrenages démultiplicateurs. Pour les déplacements plus importants, les moteurs électriques des chenilles sont utilisés. *(Coll. F. Vauvillier)*

L'affût chenilles en position de route, rails repliés à la verticale, chariot rentré, béquille relevée, volants de pointage démontés, grue vers l'arrière. *(Coll. F. Vauvillier)*





À gauche et en bas.
L'avant-train chenilles (ici vu de l'arrière). La partie électro-magnétique de la voiture, placée dans le bâti, comprend un groupe électrogène (moteur Panhard de 120 chevaux actionnant une génératrice) qui fournit le courant, à la fois à l'avant-train et à l'affût chenilles, et deux moteurs électriques, alimentés par ce groupe, qui entraînent chacun l'une des chenilles de l'avant-train par l'intermédiaire d'engrenages démultiplicateurs. Quinze obus de 200 kg chaque sont transportés sur le plateau à ridelles, et déplacés grâce à un élévateur à manivelle. En position de batterie, l'avant-train fait la navette entre l'affût, non motorisé, et les camions de ravitaillement qui ne peuvent quitter la route.
(Coll. F. Vauvillier)



M 280 Saint-Chamond sur affût chenilles

Portée maximum : 10 950 m avec V° 418 m/s.

Munitions : gargousses divisibles (13 et 9 charges). Obus FA Mle 1915 (205 kg dont 36,3 kg d'explosif), obus en acier Mle 1914 (202,37 kg dont 60,5 kg d'explosif), obus en acier Mle 1915 (275 kg dont 49,4 kg d'explosif).

Bouche à feu : rayée à droite, longueur 12 calibres (partie rayée 9,4 cal.). Culasse à vis système Schneider.

Affût : petit affût reculant sur rampes. Pièce à deux freins hydrauliques (recul 1,36 m) et récupérateur hydropneumatique.

Pointage : champ de 360° en direction (par ripage des chenilles ; pointage électrique, rotation complète de 360° en 15 à 20 secondes), + 10° à + 60° en hauteur.

Poids en batterie : 28 000 kg.

Longueur : 7,47 m.

Largeur : 2,54 m.

Transport : automouvant, 5 km/h sur route, 2 à 5 km/h en terrain varié, en deux éléments sur chenilles. Moteur Panhard de 120 ch sur avant-train (28 000 kg portant 3 t de munitions), transmission pétroléo-électrique Crochat-Collardeau, alimentation de l'arrière-train affût par cable électrique.

Cadence : 2,5 coups/minute.

miers exemplaires — mortiers de 280 et canons de 194 GPF — est maintenue, par décision du 12 novembre 1918, et leur fabrication menée à son terme. Ceci explique pourquoi ces matériels conçus dans le but unique de traverser le *no man's land* et d'exploiter la percée à la vitesse de l'homme au pas, vont se retrouver, vingt deux ans plus tard, condamnés à l'impuissance dans une guerre qui aura totalement changé de rythme et de physionomie.

Une mobilité stratégique très faible

Le 9 janvier 1919 sont fixées les conditions de réception des matériels sur chenilles. Le premier matériel de 280, terminé en avril 1919, demeure plusieurs mois à Saint-Chamond, avant d'être mis en recette. Il se rendra ensuite à Bourges pour essais.

En juin 1919, les avis restent nuancés sur l'avenir de l'artillerie à chenilles, en raison de son manque de mobilité. Si celle-ci est satisfaisante sur le plan tactique (selon les critères de l'époque), les déplacements stratégiques de matériels aussi lourds sur chenilles posent un problème qui ne sera pas aisé à résoudre : « *en l'état actuel de leur organisation (très perfectible), les caterpillars ne sont pas susceptibles d'effectuer de longs parcours sur route. Ils marchent lentement, ils encombrent les itinéraires, ils détériorent les routes et se détériorent eux-mêmes assez vite. Le dispositif envisagé consiste à hisser le caterpillar sur une remorque à roues et à faire traîner le tout, sur rou-*

> *« Ils encombrent les itinéraires, ils détériorent les routes et se détériorent eux-mêmes assez vite. »*

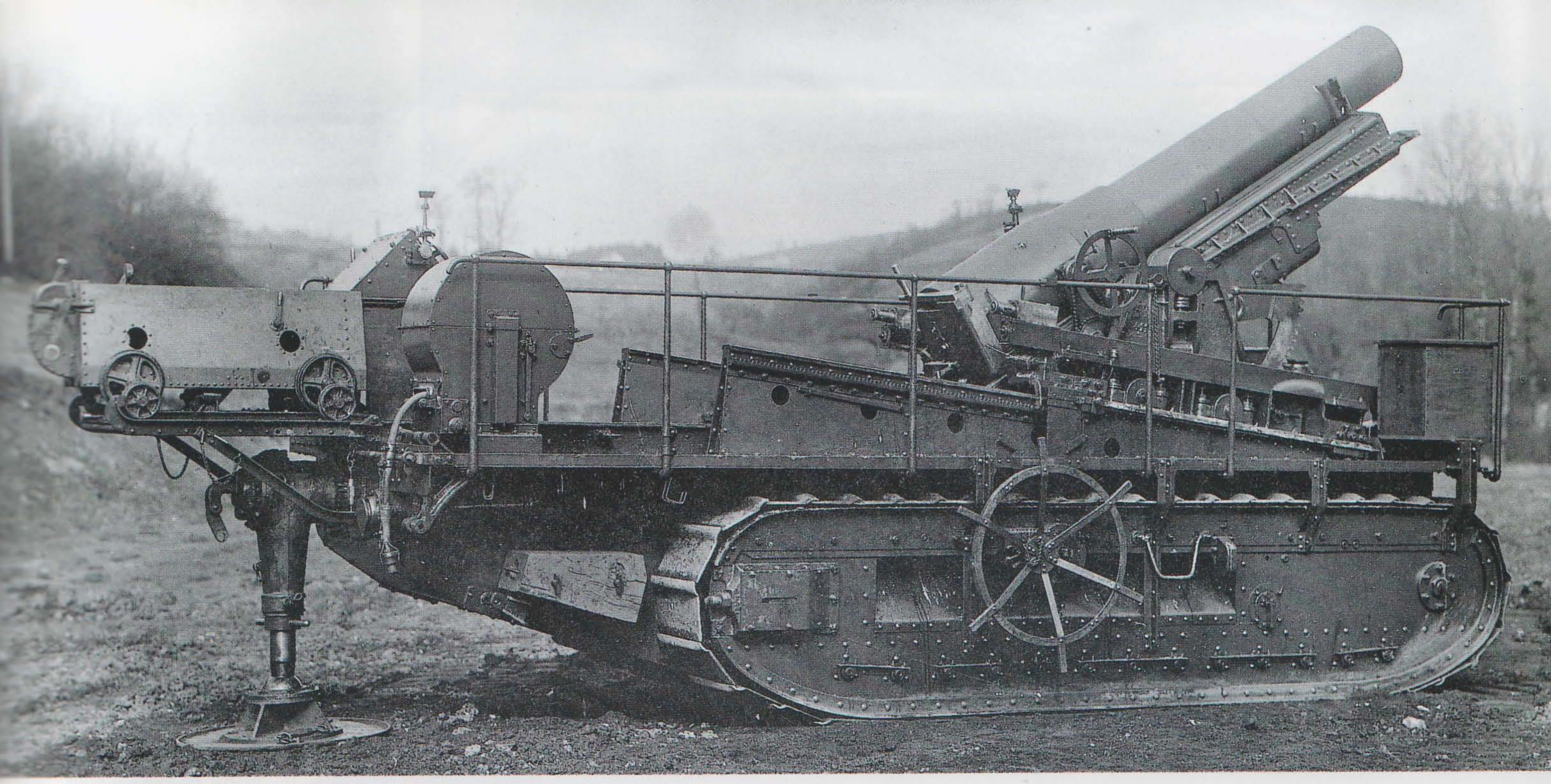
1936 : transformer les 280 en 220 GD ?

Issu d'une recherche entamée de longue date pour le remplacement du 220 C modèle 1916 Schneider, un programme sur le point de déboucher en 1940 porte sur la réalisation, par l'atelier de construction de Tarbes (ATS), d'un **mortier de 220 GD** (grosse destruction). Dans la version retenue, il s'agit d'une pièce sur affût biflèche, à tracteur, tirant à 18 km un obus antibéton de 120 kg.

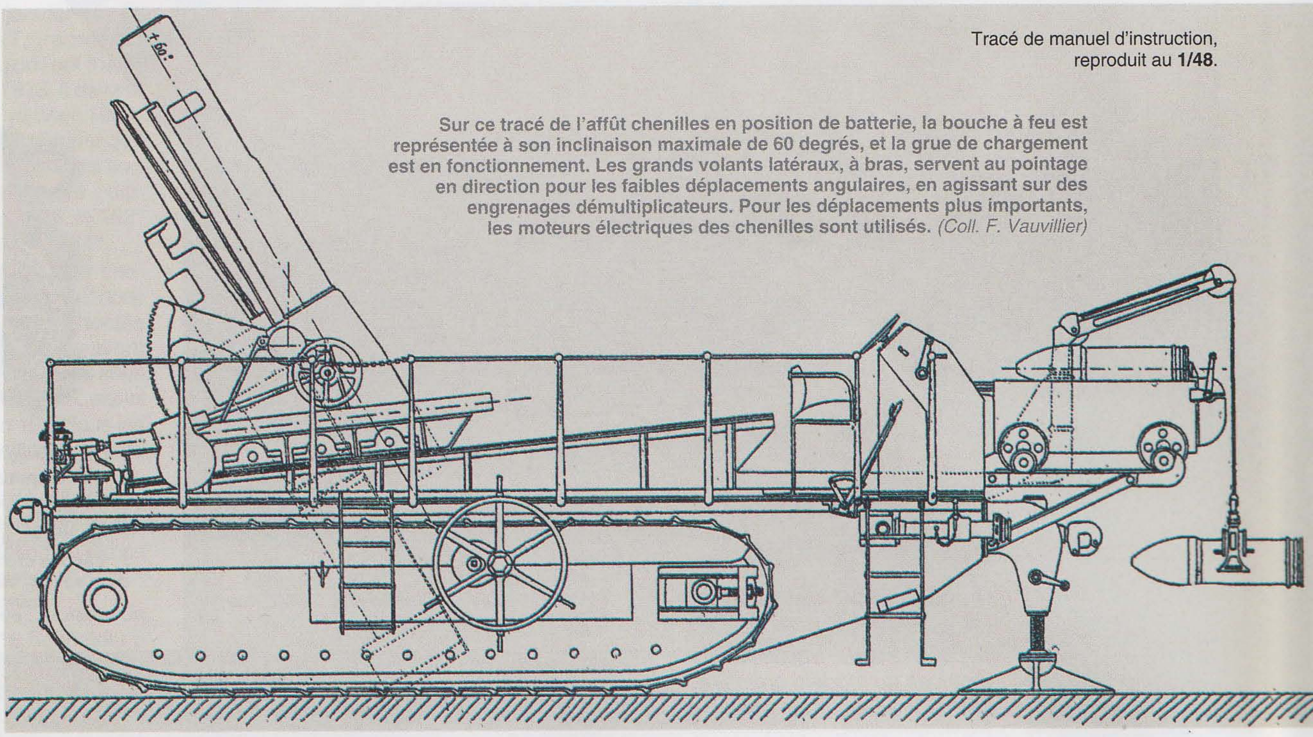
En marge de ce programme, l'ATS réalise en 1936 la transformation d'un des matériels de 280 sur chenilles, en modifiant sa bouche à feu pour lui donner le calibre et le tracé intérieur du 220 GD. La portée passe à 15 km.

Mais ce projet, qui entraîne une diminution de la puissance de destruction, est abandonné en mai 1937. Les autres 280 sur chenilles conserveront leur calibre initial.

Page ci-contre.
L'affût chenilles, comme l'avant-train, est constitué par un châssis formé d'un bâti en tôlerie, portant de chaque côté une chenille motrice du type Holt, sans suspension. Chaque chenille possède son moteur électrique de 28 chevaux mais, sur l'affût, les deux moteurs ne sont alimentés que lorsque l'arrière-train est relié à l'avant-train par un cable électrique.
(Coll. F. Vauvillier)



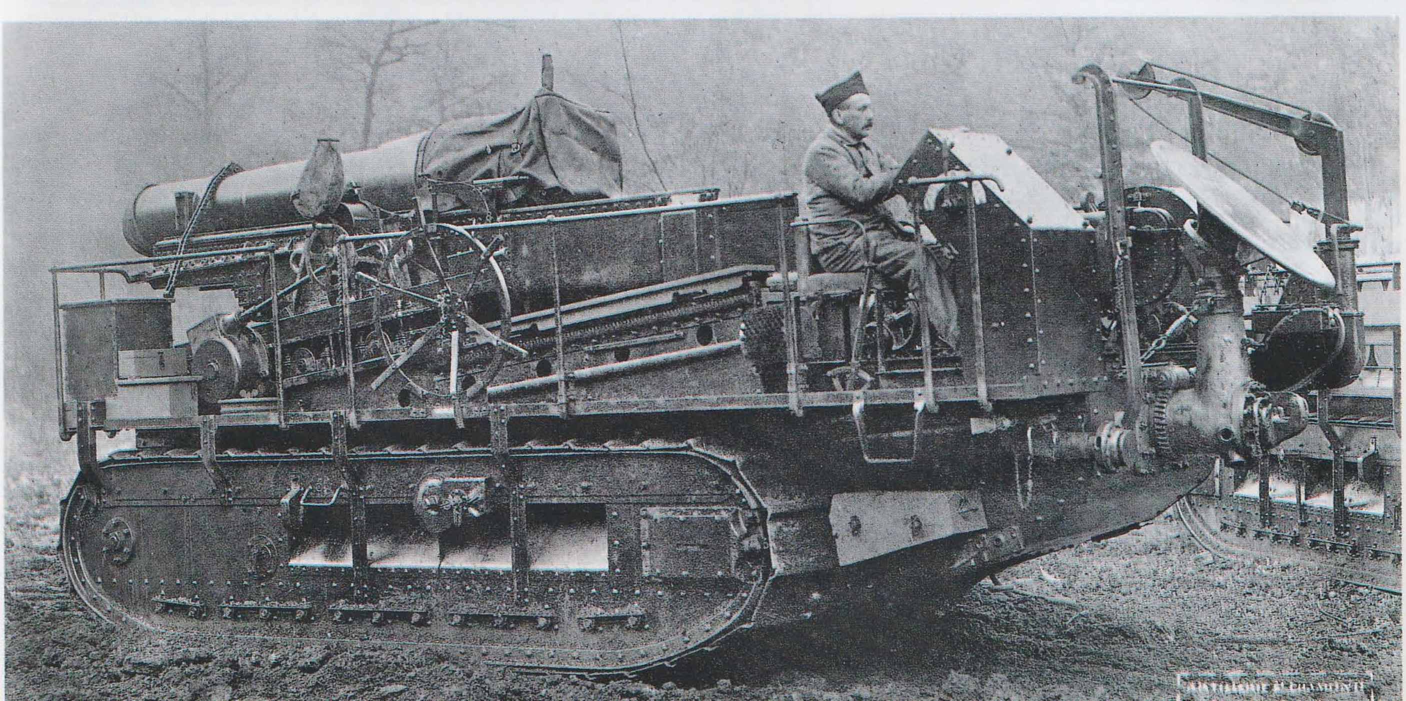
L'affût chenilles en batterie, sa massive béquille à plateau solidement plaquée au sol, les rails du chariot de chargement abaissés, le chariot en position. Mais il manque à cette belle vue technique un élément essentiel, la grue de chargement. *(Coll. F. Vauvillier)*

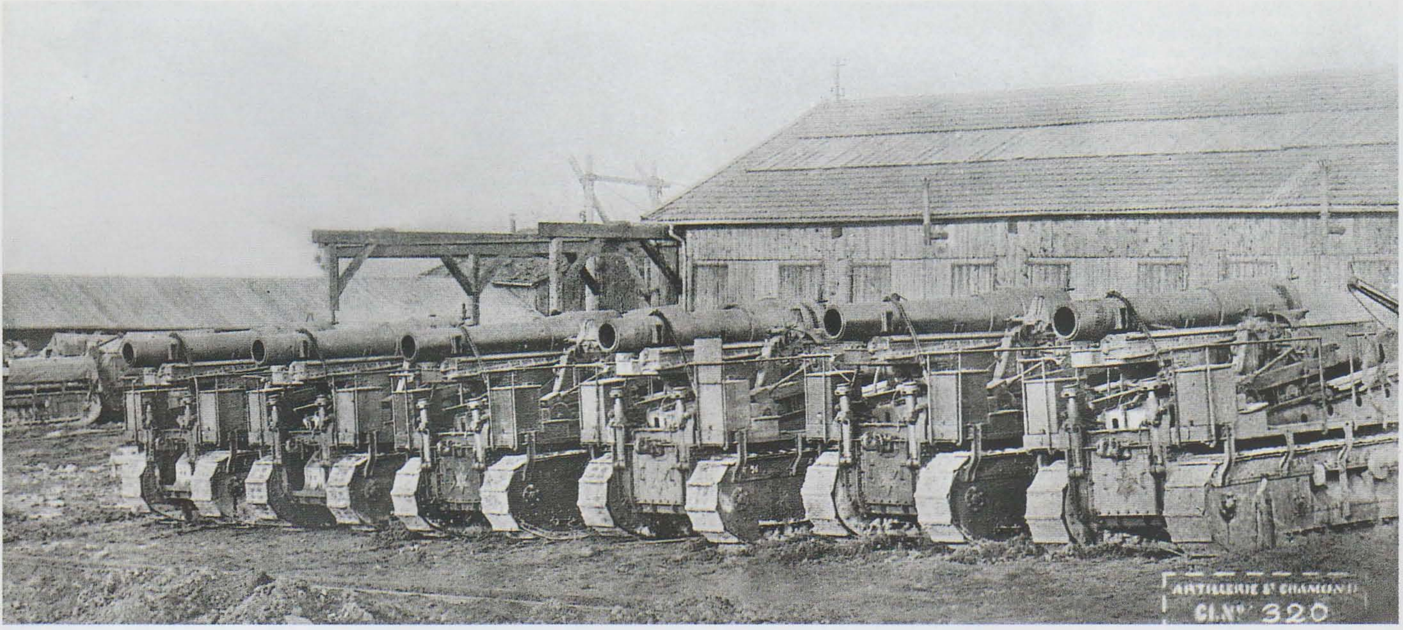


Tracé de manuel d'instruction, reproduit au **1/48**.

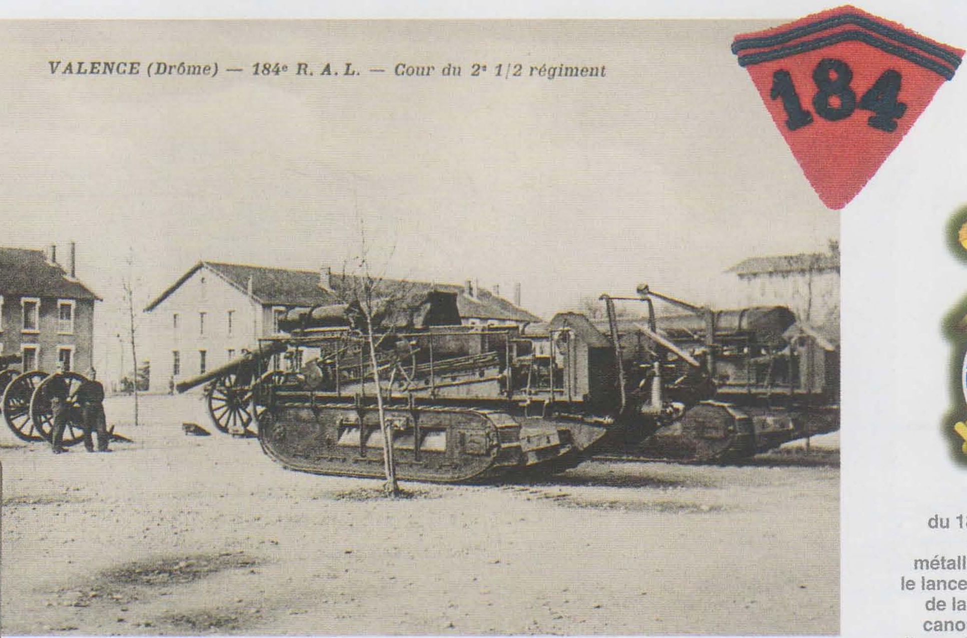
Sur ce tracé de l'affût chenilles en position de batterie, la bouche à feu est représentée à son inclinaison maximale de 60 degrés, et la grue de chargement est en fonctionnement. Les grands volants latéraux, à bras, servent au pointage en direction pour les faibles déplacements angulaires, en agissant sur des engrenages démultiplicateurs. Pour les déplacements plus importants, les moteurs électriques des chenilles sont utilisés. *(Coll. F. Vauvillier)*

L'affût chenilles en position de route, rails repliés à la verticale, chariot rentré, béquille relevée, volants de pointage démontés, grue vers l'arrière. *(Coll. F. Vauvillier)*

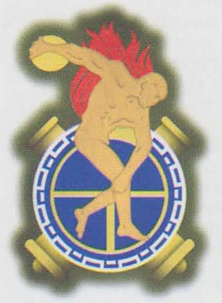




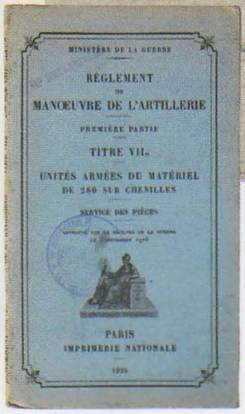
En 1919, les mortiers de 280 sur affût chenilles Saint-Chamond sortent en série. En voici un lot de six. *(Coll. F. Vauvillier)*



À Valence... *(Coll. F. Vauvillier)*



INSIGNE PEINT du 184e de Valence, (apparence supposée d'après l'insigne métallique). Le discobole évoque le lancer d'un projectile. La bombe de la grenade, brochant sur des canons croisés, affecte la forme d'un volant, traduisant le caractère automobile du régiment.



MINISTÈRE DE LA GUERRE

RÈGLEMENT
DE
MANŒUVRE DE L'ARTILLERIE

PREMIÈRE PARTIE

TITRE VII.

UNITÉS ARMÉES DU MATÉRIEL
DE 280 SUR CHENILLES

SERVICE DES PIÈCES

PARIS
IMPRIMERIE NATIONALE

Le manuel consacré au 280 sur chenilles *(Coll. J.-Y. Mary)*

te, par un tracteur à quatre roues motrices du modèle ordinaire. On peut aussi, pour les gros matériels, envisager l'usage de la voie ferrée pour les grands déplacements ; un dispositif de roues effaçables servirait au parcours sur route restant, ces roues pourraient ensuite, en s'effaçant, laisser reposer sur les chenilles les engins de Saint-Chamond ou de Schneider. »[9]

En 1919, au moment où les matériels entrent en service et se trouvent, *de facto*, sans emploi, la conclusion technique de tant d'inventivité ne peut être tirée. D'un côté des avantages certes indéniables : « *facilité de parcours en tous terrains, grande augmentation de la stabilité du tir...* ». De l'autre, des inconvénients « *encore nombreux : prix élevé, durée de fabrication, poids, bruit, usure rapide des chenilles, détérioration des routes* ».

L'organisme qui donne cet avis mitigé [10] conclut de la même manière : « *la solution de l'affût chenilles peut être grosse de conséquences pour le système d'artillerie tout entier* [...] *Il y a lieu, pour tous les calibres, de pousser les études dans les deux voies de l'affût chenilles et de la traction par engins chenillés, de façon à choisir à bon escient.* »

Dans les vingt ans qui suivront, l'affût chenilles perdra la plus grande partie de ses défenseurs.

Les numéros des régiments d'artillerie lourde à tracteurs (RALT)

1915-1923 Créés durant la Grande Guerre, les RALT sont constitués, à partir d'octobre 1915, en dix régiments (81e à 90e). Puis, à partir d'octobre 1917, ces régiments sont dédoublés (par ajout de 200 au numéro initial) :

- la série n° **81 à 90** devient réservée aux groupes armés de **canons longs** ;
- la série n° **281 à 290** absorbe les groupes de **canons courts et mortiers**.

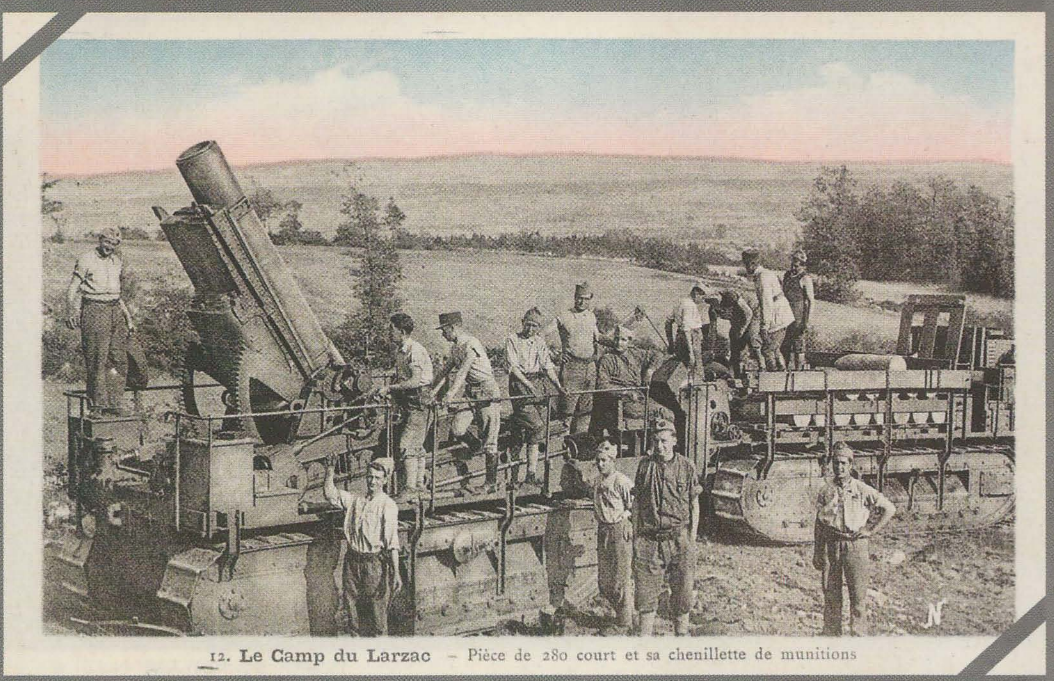
Mais ce dédoublement ne survit guère à la victoire. Dans le courant de 1919, tous les régiments nos 281 à 290 sont dissous, et ceux de leur éléments maintenus actifs rejoignent leurs homologues du numéro correspondant dans la série 81 à 90.

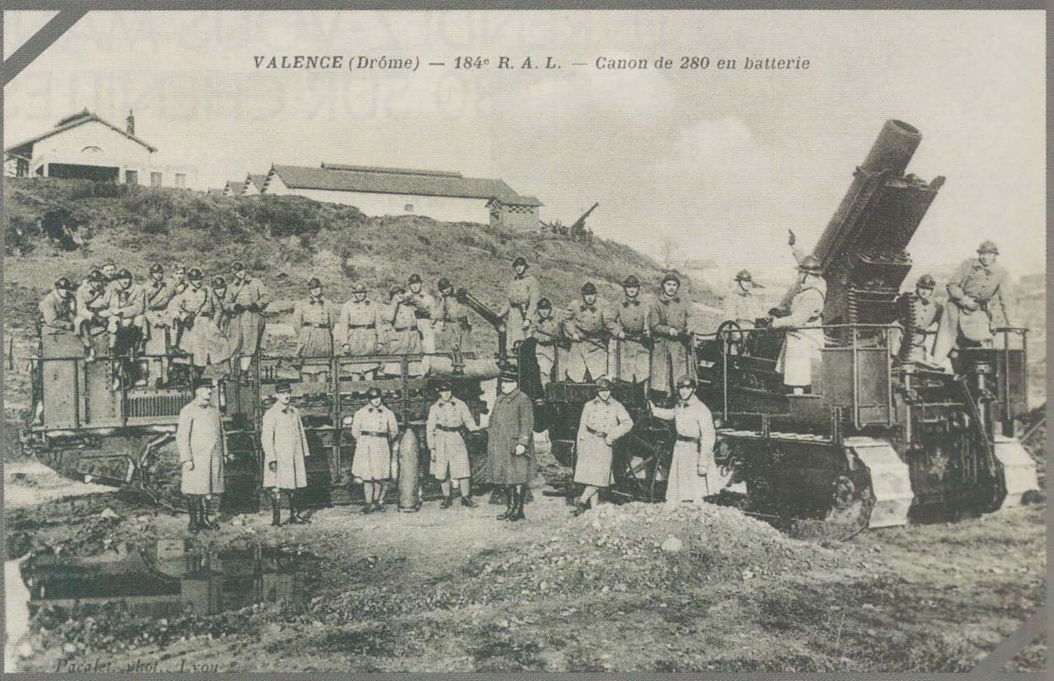
1924-1940 Dans le cadre de la nouvelle codification décidée par DM du 29 mars 1923 (effective le 1er janvier 1924) :

- la série n° **181 à 189** est attribuée aux RALT armés de **canons longs** ;
- la série n° **190 à 199** est attribuée aux RALT armés de **mortiers**.

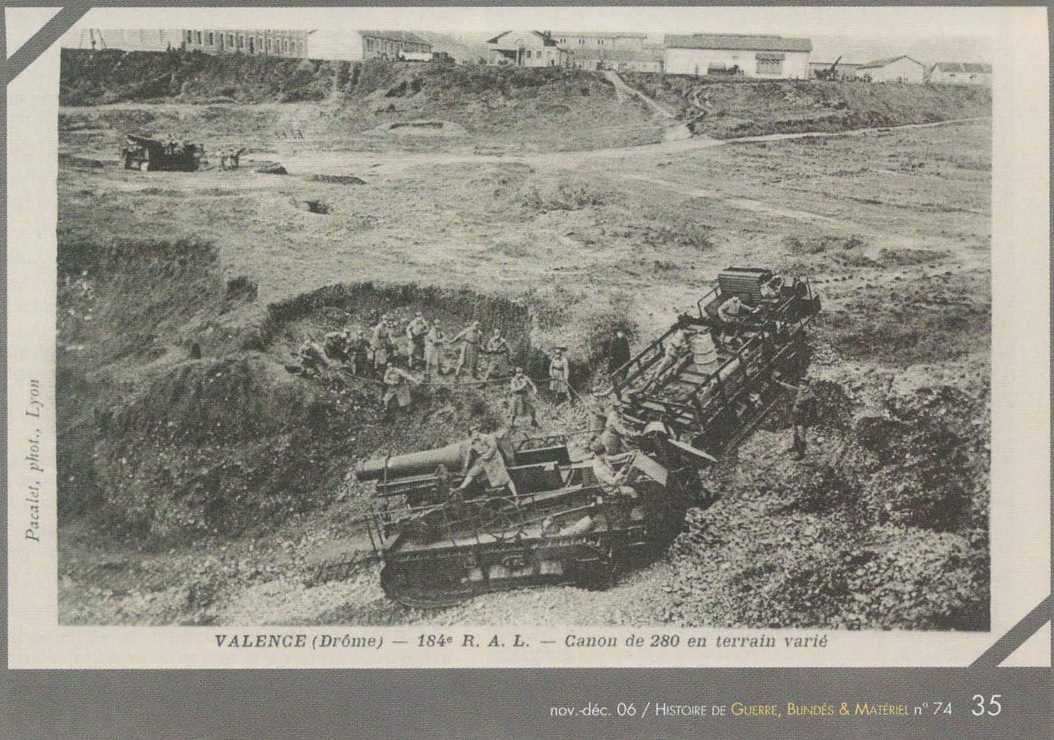
Non respectée durant l'entre-guerres du fait de la réduction du nombre des corps de troupe, cette codification prévaut à nouveau à la mobilisation de 1939 : tous les régiments du 190e au 197e inclus, sont dotés du 220 C Schneider, à l'exception du 193e, qui recevra les 280 sur chenilles.

Soulignons enfin, à ce sujet, une relative anomalie : la codification de 1923 attribue la série n° **171 à 174** aux régiments d'ALPT (artillerie lourde puissante à tracteurs) à former à la mobilisation. Or, ces régiments sont ceux normalement appelés à servir, entre autres, les mortiers de 280 tractés (171e et 172e RALPT). Il aurait donc été logique d'affecter un numéro de la même série pour accueillir les 280 sur chenilles, mais tel n'a pas été le cas.


12. Le Camp du Larzac — Pièce de 280 court et sa chenillette de munitions


VALENCE (Drôme) — 184e R. A. L. — Canon de 280 en batterie

Pacalet, phot., Lyon


Pacalet, phot., Lyon

VALENCE (Drôme) — 184e R. A. L. — Canon de 280 en terrain varié

Ci-contre.
Le mortier de 280 sur chenilles est mis en service courant à Valence. Les cartes postales le prenant pour sujet ne sont guère courantes. Nous en présentons quatre, mais il en existe d'autres. Plusieurs d'entre elles donnent une idée du nombre de personnels dont est composée chaque équipe de pièce : pas moins de 19 hommes.
(Coll. F. Vauvillier)

En unité à Valence

À leur sortie, les mortiers de 280 sur chenilles sont, pour partie stockés en réserve de guerre, et pour partie mis en service courant. Ceux-là rejoignent Valence où se cotoient, entre 1924 et 1926, deux RALT (régiment d'artillerie lourde à tracteurs) dont les numéros changent en vertu des codifications successives choisies par la direction de l'artillerie [11] :

– le *84e RALT*, recréé le 16 juin 1919 à Lyon, est transféré à Valence en 1920. Il devient **184e RALT** le 1er janvier 1924 ;

– le *86e RALT*, recréé le 1er juillet 1919 à Lyon, est transféré à Valence en 1923. Il devient **192e RALT** le 1er janvier 1924, cette série nouvelle indiquant qu'il est doté de mortiers. Mais son existence sera éphémère : dissous le 31 octobre 1926, le 192e verse ses éléments au 184e.

Les mortiers de 280 sur chenilles Saint-Chamond, qui ont donc vraisemblablement été affectés d'abord au 192e RALT, vivent l'essentiel de l'entre-guerres sous l'écusson du 184e RALT. Celui-ci regroupe depuis fin 1926 tous les matériels sur chenilles (mortiers de 280 et canons longs de 194 GPF) non stockés, ainsi que des matériels classiques à tracteurs. Son organisation du temps de paix est la suivante :

– *Ier et IIe groupes* : mortiers de 220 C modèle 1916 Schneider à tracteurs ;

– *IIIe groupe* : canons de 194 GPF sur chenilles ;

– *IVe groupe* : mortiers de 280 sur chenilles.

Mobilisé le 2 septembre 1939, le régiment de Valence est détriplé, donnant naissance à trois régiments sur pied de guerre, armés de façon homogène :

– **184e RALPA** [12] (à trois groupes) : 194 GPF sur chenilles ;

– **192e RALT** (à quatre groupes) : 220 C à tracteurs ;

– **193e RALPA** (à trois groupes) : 280 sur chenilles.

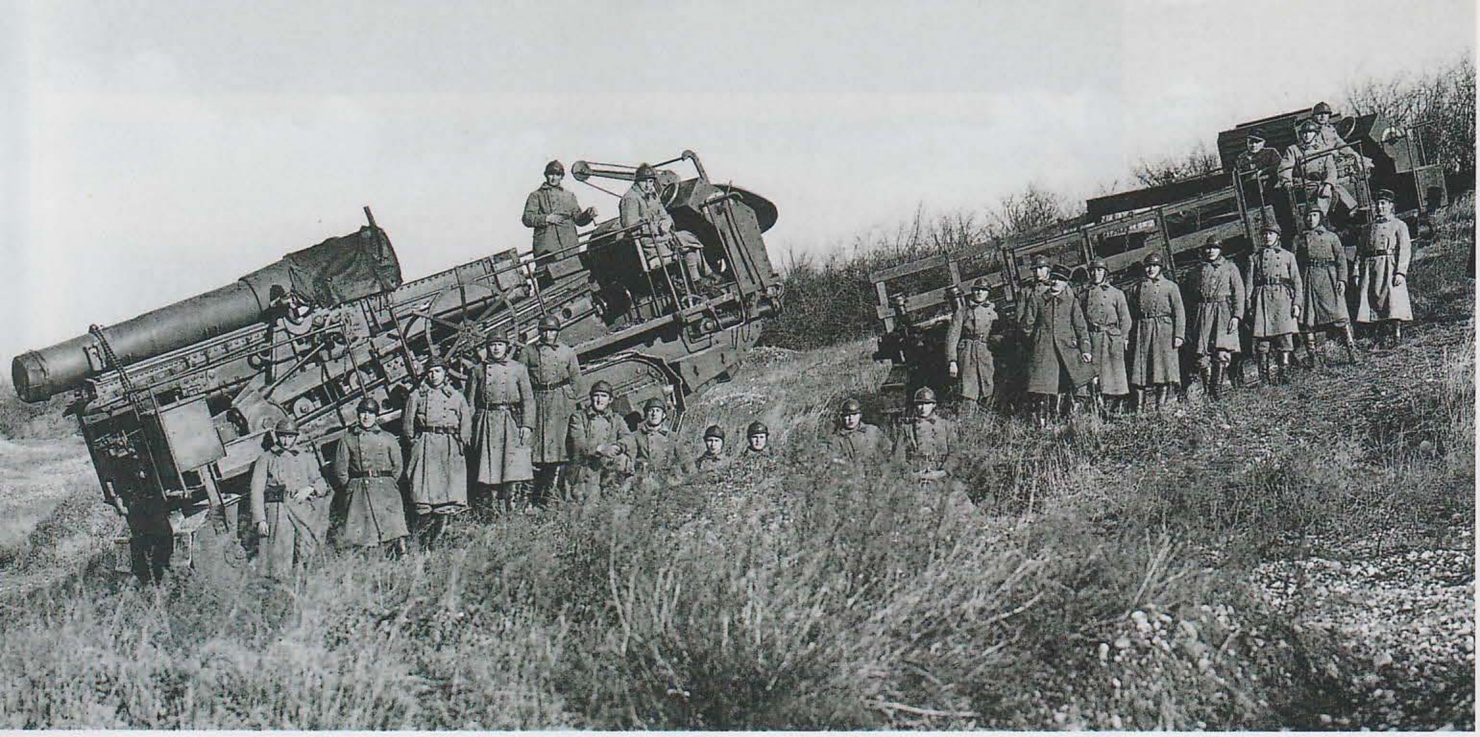
---

9. Cette question sera évoquée plus en détail dans notre prochain article, consacré au 194 GPF.

10. *Sous-commission d'informations sur les enseignements à retirer de la guerre en matière de matériels d'artillerie*, rapport Franiatte du 20 juillet 1919.

11. Voir l'encadré ci-contre.

12. Régiment d'artillerie lourde puissante automotrice.



Extrait d'un album-photo daté de février 1938, voici un ensemble ART et AVT au 184e RALT à Valence dans les dernières années précédant la guerre. *(Coll. A. Hohnadel)*

1939-1940 LE RENDEZ-VOUS MANQUÉ DES 280 SUR CHENILLES

Jean-Yves MARY

Né pour une guerre qu'il n'aura pas connue, mort dans une autre qui ne fut pas la sienne, tel pourrait être l'épitaphe du « 280 chenilles ».

Le 193e RALPA est mis sur pied à partir du 2 septembre 1939 à Chabeuil, à une dizaine de kilomètres au sud-est de Valence, dans la Drôme. Du fait des délais nécessaires à la création de l'unité et à la perception des matériels, il ne quitte son cantonnement que le 18 septembre, pour gagner le théâtre d'opérations du Nord-Est[1].

Le régiment comporte trois groupes de deux batteries de quatre pièces, soit 24 mortiers de 280 (ART = arrière-trains) et 30 avant-trains automoteurs (AVT), chaque batterie disposant d'un avant-train de rechange[2]. Embarqué à Valence - Combeaux (IIe et IIIe groupes) et au quai de la Cécile (Ier groupe), le 193e gagne par voie ferrée la région de Commercy – Thiaucourt (dans la zone de la 3e armée) où il est affecté à la RGA (réserve générale d'artillerie), 2e subdivision.

Pour 1941 : un 370 sur affût chenilles !

Le 3 septembre 1918, le directeur des expériences et études techniques de l'artillerie au ministère de la Guerre demandait la construction « *d'un canon de **380** tirant sur chenilles, pour voir jusqu'où l'on peut aller dans cette voie* ». L'Armistice semble avoir mis un terme à une telle étude, provisoirement du moins, car elle rebondit deux décennies plus tard.

En octobre 1937, le commandement décide en effet la mise à l'étude d'un **matériel routier puissant** du calibre de **370 mm**, capable de tirer à 15 km des obus de 700 kg, dont 70 kg d'explosif. Il devra être décomposable en fardeaux de 45 tonnes.

L'étude est confiée, d'une part à l'atelier de construction de Tarbes (ATS), d'autre part à Schneider.

Au Creusot, surchargé par les commandes de guerre, l'affaire est abandonnée. En revanche, l'étude de Tarbes est suivie d'un commencement de réalisation : deux prototypes sont en cours de construction en 1940, avec présentation espérée pour le début de 1941.

Le mastodonte, décomposable en quatre fardeaux de 45 t chacun, devait être établi sur le train de roulement du char de forteresse AMX, avec moteur Panhard, châssis et transmission Alsthom. Mis en batterie, ce 370 sur affût chenilles aurait reposé sur une plate-forme posée au sol sans creusement de fosse.

Le matériel est vétuste et, dès le départ, les soucis apparaissent. Ainsi, à la 7e batterie, le trajet jusqu'aux quais d'embarquement amène les premiers déboires : « *deux moteurs électriques d'avant-train sont inutilisables par suite de coups de feu aux induits pendant le trajet du polygone au quai d'embarquement.* »

Même constat au Ier groupe : « *le matériel stocké depuis 1919 s'avère défectueux. Le groupe va s'employer à faire, avec des spécialistes, les réparations qui s'imposent.* »

Aussitôt débarquées, les batteries gagnent leurs lieux de stationnement[3], la 7e batterie étant toujours en butte à ses problèmes d'avant-train : « *les deux avant-trains indisponibles sont pris en remorque pour la marche en palier. La vitesse est très réduite et le matériel surchargé fatigue de façon anormale.* »

Le 23 octobre, en raison de l'extension vers l'est de la zone de la 2e armée, le 193e RALPA quitte ses emplacements initiaux pour gagner une zone à l'ouest de Neufchâteau. Le trajet entre Rambucourt et Neufchâteau se fait en train, puis les batteries gagnent leurs cantonnements par la route[4].

La fin de l'année 1939 se passe dans un calme absolu, troublé seulement le 20 novembre par l'inspection de la 8e batterie par le général Pegny, de la RGA, accompagné du général Foullon qui commande la 2e subdivision, et le 7 décembre, par le déplacement de l'EM et de la BHR, de Boncourt à Neufchâteau.

---

[1] Ce matériel de grosse destruction n'est donc pas déplacé dans le Nord-Est pour participer à l'offensive de la Sarre et à l'attaque de la ligne Siegfried.

[2] Les matériels sont numérotés de **101** à **124** alors que les avant-trains de rechange, provenant sans doute des matériels excédentaires pour 194 GPF, portent des numéros inférieurs à 100. Peint sur le matériel, le numéro prend la forme d'un matricule 101 pour l'avant-train, et du même numéro précédé de 200 pour les arrière-trains mortiers : la pièce 101 est immatriculée 200 101, etc. Ceci est logique dans la mesure où les matricules militaires (hors réquisition) de la tranche débutant à 100 001 sont toujours attribués au matériel roulant remorqué.

[3] 1re bie : Mandres-les-Quatre-Tours. 2e : Girauvoisin. 4e : Ansauville. 5e : Hamonville. 7e : Grosrouvres. 8e : Essey-et-Maizerais.

[4] Ier gpe : Bourmont. IIe gpe : Saint-Thiébault. IIIe gpe : Goncourt.

[5] À son arrivée le 3 janvier vers 10 h, la 7e batterie aura le privilège d'être filmée par la section cinématographique de l'armée.

NOTES

6. Fort du système Séré de Rivières situé à cinq kilomètres à l'ouest de Neufchâteau. Remis en état par l'Association des amis du fort de Bourlémont, il est ouvert aux visites en saison.

7. Les précédents déplacements n'ont pas excédé 2 km/h.

8. La pièce **118** n'arrivera que le lendemain 9 mars à 14 h en raison d'un roulement à billes du moteur arrière de l'ART grippé

9. 1457-3/op 13 mai 17 h 45. « *Envoi du 193e RAL (280 chenillés à trois groupes) pour emploi dans la 9e armée* ».

10. Le déplacement sur route endommage rapidement les chenilles.

11. Au cours de la progression, le canonnier Boulet de la 4e batterie meurt, happé par une chenille en descendant du convoi dans l'obscurité alors qu'à la 8e batterie, l'AVT **121** déplore une rupture du crochet d'attelage, l'ART **121** a son barbotin droit cassé et l'AVT **122** a des problèmes d'alimentation électrique. Quant à la chenille **102** du maréchal des logis Chambin (1re batterie), elle n'a pas rejoint.

12. Entre-temps, vers 18 h, le colonel Marty reçoit de la RGA une note prescrivant que « *le régiment était remis à la disposition de l'Intérieur et acheminé sur Nîmes* » (note 2047-3/Op du GQG, rapport Marty).

13. En fait, les avant-gardes de la 1. PzDiv. ont atteint Langres vers 6 h mais la ville n'est effectivement tombée que vers 9 h.

14. Les artilleurs emploient l'expression « chenilles » pour désigner les ensembles AVT et ART.

15. Suite à l'ordre d'abandon, le lieutenant Finas essaye de transporter son personnel en faisant des allers-retours avec ses deux voitures de liaison.

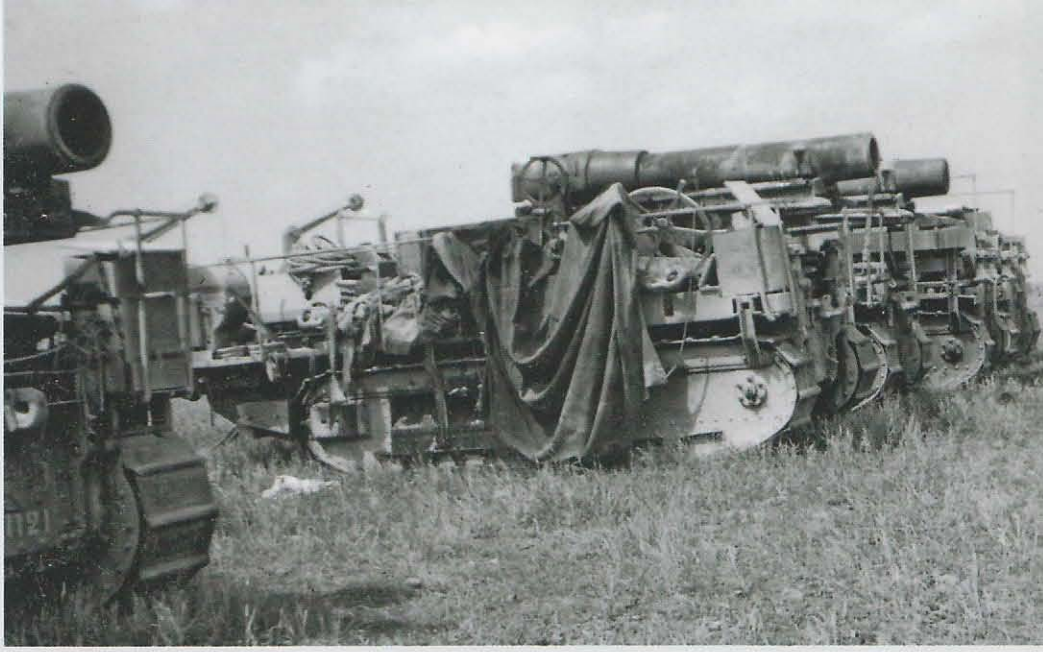
Les 2 et 3 janvier 1940, le 193e RALPA participe à des écoles à feu sur le champ de tir de circonstance de Liffol-le-Grand (ferme de Carrois), à l'ouest de Neufchâteau[5], ce qui donne l'occasion de vérifier l'état des freins et des récupérateurs. Tour à tour, les différentes pièces tirent chacune... deux obus d'exercice en acier modèle 1914 (charge 4) qui ont été perçus au fort de Bourlémont[6]. Pour la 5e batterie, cet exercice donne matière à une certaine satisfaction : « *les 13 km de route ont été parcourus, tant à l'aller qu'au retour, à la vitesse moyenne de 3 km/h, ce qui constitue une amélioration notable sur les étapes précédentes.*[7] »

Le 22 février, deux pièces de la 7e batterie (la **117** du maréchal des logis Durand et la **120** du maréchal des logis Servy) participent à nouveau à un exercice de tir, un peu plus ambitieux cette fois : « *la première pièce (117) a dû cesser le feu après le 10e coup pour un incident de tir (rupture d'une étoupille dans le canal de lumière). La deuxième pièce a tiré 16 coups.* »

Le 8 mars, le régiment entreprend un petit glissement pour laisser place à un autre régiment d'artillerie venu se déployer sur les arrières de la 3e armée et c'est ainsi que le Ier groupe gagne Saint-Blin, le IIe, Orquevaux et le IIIe, Manois[8].

Le déclenchement de l'offensive allemande à l'Ouest ne suscite pas beaucoup plus d'activité : le 13 mai 1940, le 193e RALPA est bien pressenti pour aller renforcer la 9e armée en raison de l'évolution défavorable de la situation que connaît cette grande unité, mais les délais de mise en œuvre du matériel et surtout les difficultés liées à son déplacement stratégique rendent le projet caduque[9]. On imagine du reste mal comment ce matériel particulièrement lent aurait pu être engagé contre les Panzerdivisionen du Gruppe Hoth qui vont balayer deux jours plus tard les B 1 *bis* de la 1re DCr.

Ce sera la seule opportunité d'engagement pour le régiment qui va se trouver englué, un mois plus tard, dans le repli des armées de l'Est.



Identifiable grâce à l'arrière-train 200 112 🇫🇷, voici la 3e batterie du IIe groupe du 193e RALPA, abandonné en pleine nature le 15 juin 1940. *(Coll. J.-F. Antoina)*

L'arrière-train 200 121 🇫🇷 en piteux état, après que l'incendie ait été mis volontairement, sur ordre, aux « chenilles » de la 8e batterie. *(Coll. J.-F. Antoina)*

L'impossible repli des « chenilles »

Le 14 juin 1940 en effet, le colonel Marty apprend que les Allemands sont à Saint-Dizier : aussitôt, il donne l'ordre au régiment de se préparer à partir. L'objectif est d'embarquer le matériel sur des rames de wagons en gare de Montlandon (à l'est de Langres) qui se trouve à plus de 75 km. Autant dire trente heures de route minimum, dans des conditions particulièrement pénibles, avec des itinéraires encombrés et une Luftwaffe omniprésente ! Les éléments chenillés du 193e RALPA entament leur repli à partir de 15 h, les éléments auto vers 20 h 30, par Chalvraines et Clinchamp pour une étape de 25 km en direction du bois de Clefmont, au nord de Langres, en utilisant les chemins de terre[10]. Ceci explique que le matériel chenillé qui progresse à la vitesse moyenne de 2,5 km/h, parvienne finalement — non sans difficultés[11] — dans le bois de Clefmont entre 4 h et 7 h 15 le 15 juin[12].

samedi
15
JUIN

« Abandonner le matériel, le détruire si possible », ordonne le colonel Marty

Aussitôt, Marty qui a obtenu de faire diriger les rames sur Langres au lieu de Montlandon, essaie de se rendre sur place pour examiner les possibilités d'embarquement mais, informé par des civils que les Allemands occupent déjà la localité[13], il doit faire demi-tour et regagne son unité. C'est là qu'il apprend du lieutenant Royet qui, plus chanceux ou plus débrouillard, a pu de son côté se rendre à Langres, qu'aucune rame n'est disponible pour les 280 dans cette gare. En conséquence, Marty, « *considérant que le poids de ses chenilles*[14] *leur interdisait le passage sur les ponts ailleurs que sur les grandes routes* » donne instruction aux lieutenants Royet et Moretti d'aller porter aux commandants de batteries l'ordre suivant :

« *Abandonner le matériel – le détruire si possible – diriger d'urgence les camions et le personnel sur Vesoul par Bourbonne-les-Bains.* »

Immédiatement, les deux officiers prennent la direction de Thol-les-Millières où stationne l'unité mais, en raison des embouteillages, ils n'y parviennent que vers 10 h 10 pour constater qu'il ne reste plus sur place que la 4e batterie, en cours de démarrage : la première pièce est au-delà du carrefour à l'est de Thol-les-Millières, les autres matériels stationnent juste avant le carrefour. Aussitôt, le lieutenant Royer transmet l'ordre de destruction au lieutenant Finas :

« *En ce qui concerne la destruction des chenilles, nous nous proposons de les arroser d'essence et d'y mettre le feu, le lieutenant Biny et moi-même. Mais au retour d'un de nos voyages alternatifs*[15], *nous voyons*

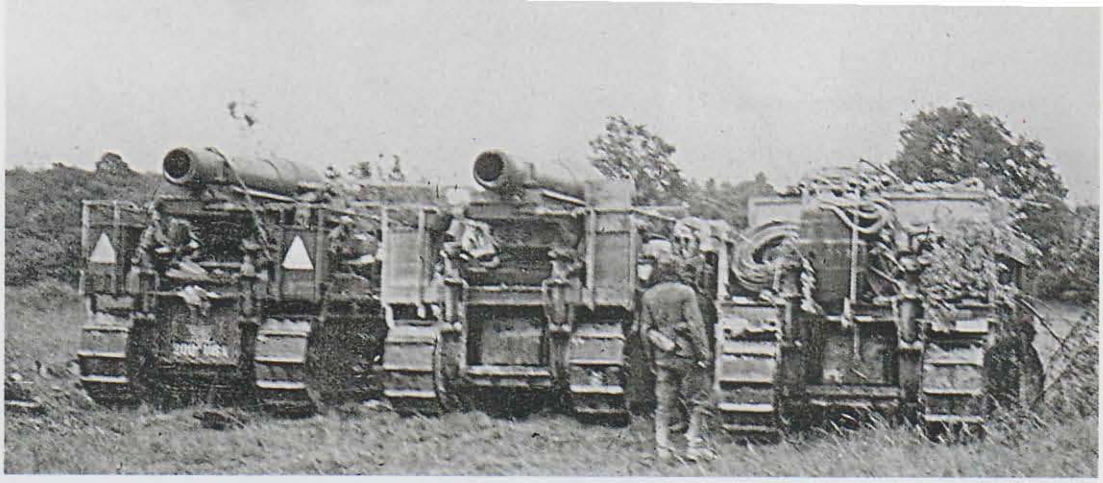
Organigramme de commandement, mai-juin 1940

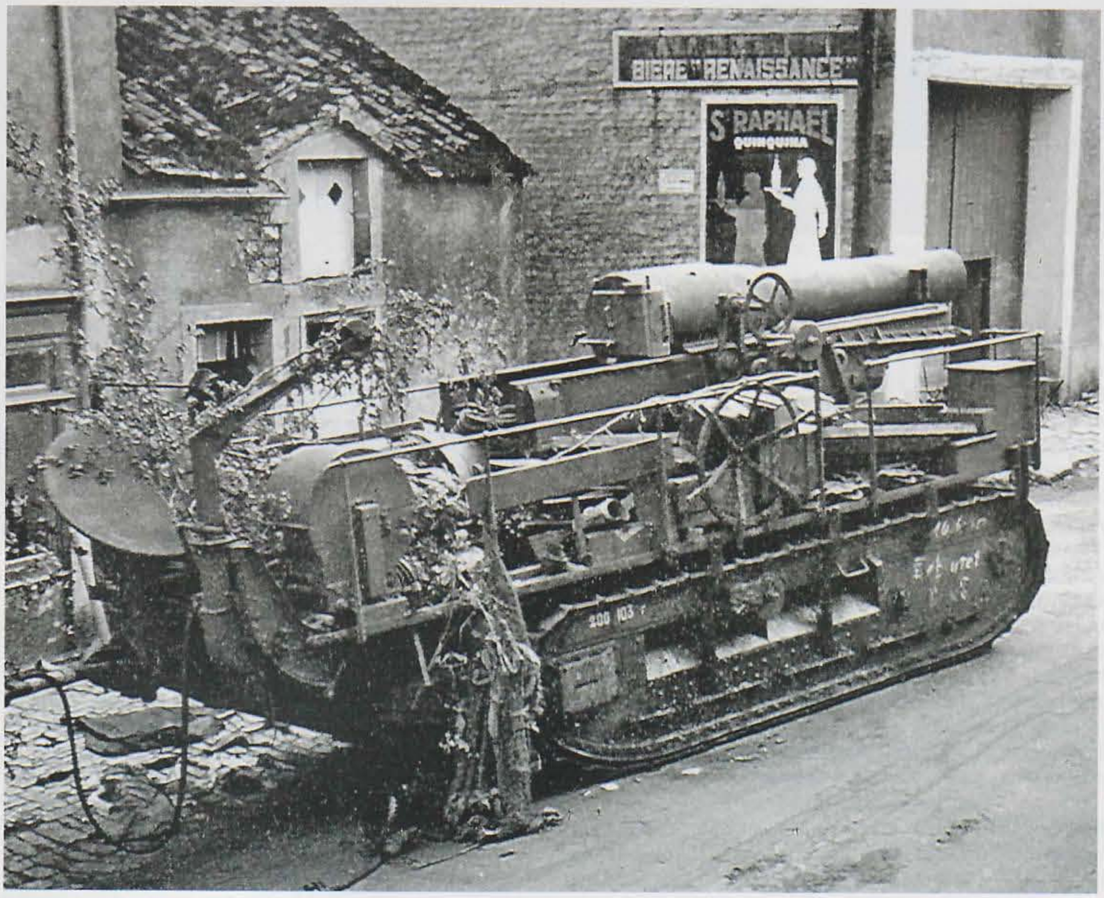
Chef de corps : colonel Marty
Adjoint : capitaine Vivien
Ier groupe : capitaine Tapin
• 1re batterie : capitaine Ricou
ensembles *101* – **102** – *103* – *104* + avant-train de rechange ...
• 2e batterie : capitaine Lagache-Blanchet
ensembles *105* – *106* – *107* – *108* + avant-train de rechange ...
• CR 1 : lieutenant Willard
IIe groupe : capitaine Brémond[A]
• 4e batterie : capitaine Finas
ensembles *109* – *110* – *111* – *112* + avant-train de rechange ...
• 5e batterie : capitaine Dougerolle
ensembles *113* – *114* – *115* – *116* + avant-train de rechange ...
• CR 2 : capitaine Courau
IIIe groupe : chef d'escadron Rambaud
• 7e batterie : capitaine de Grandières
ensembles **117 – 118 – 119 – 120** + avant-train de rechange **97**
• 8e batterie : lieutenant de Védrines
ensembles **121 – 122 – 123 – 124** + avant-train de rechange **98**
• CR 3 : capitaine Michelon
Officier mécanicien : lieutenant Royer
BHR : lieutenant Guillaud

CR : colonnes de ravitaillement
Numéros des matériels : sûrs en **gras** ; supposés (corroborés par les photos) en *italique*.

[A] Succédant au chef d'escadron Nussard celui-ci ayant reçu le commandement du 184e RALT (194 GPF) le 22 février 1940 en remplacement du colonel Gisclard.

Certaines batteries du 193e RALPA ont dégagé la route et aligné leurs matériels dans les champs avoisinants. C'est le cas de ces deux arrière-trains accompagnés d'un avant-train isolé. La pièce de gauche, **200 116**, présente ses panneaux de remorque, triangles jaune sur fond bleu. Son matricule permet d'indiquer qu'il s'agit de la 5e batterie, qui n'a donc pas brûlé dans sa totalité.
(Coll. P. Danjou)





Les éléments de tête de la 1re batterie du 193e RALPA avaient déjà abordé Clefmont lorsque leur est parvenu l'ordre d'abandonner leurs engins. L'arrière-train **200 103** est resté en plein centre de la localité, juste avant que la route n'entame une descente assez forte vers la vallée.
(Coll. J.-Y. Mary)

de grandes flammes s'élever d'une de ces chenilles. Nous avons alors cru que le lieutenant Royet y avait mis le feu lui-même, comme on nous l'avait annoncé en arrivant sur la position. Après enquête ultérieure et suivant les déclarations des chenillards, il semble plutôt qu'un incendie qui avait éclaté spontanément sur l'avant-train de la 2e pièce dans la fosse du moteur et qui avait été plus ou moins bien éteint avant l'arrivée du lieutenant Royet, ait repris ensuite. Quoi qu'il en soit, une explosion violente s'est produite un quart d'heure après notre départ des chenilles » (rapport du lieutenant Finas).

samedi
15
JUIN

Chenilles incendiées, culasses matées… ou matériel laissé intact.

Les autres batteries, après avoir ravitaillé, se sont remises en route vers 9 h et c'est donc à un convoi étiré qu'est transmis l'ordre d'abandon et de destruction. La première batterie rattrapée est la 5e :

« À 10 h 30, les chenilles sont immédiatement arrêtées. Le camion contenant les pipes d'essence est déchargé pour permettre le transport de 48 hommes [...]. Au moment du départ, le feu est mis au réservoir d'essence de la première chenille sur l'ordre du capitaine par le brigadier Villalba. Cette chenille sautera dix minutes après le départ avec une très forte colonne de fumée. »

C'est ensuite le tour de la 7e batterie mais là, on se contente d'abandonner le matériel en l'état : le capitaine *« a envisagé de détruire le matériel bien que n'ayant pas entendu l'ordre qui aurait été donné de le faire si possible, mais a renoncé à le faire. Le seul moyen efficace était de mettre le feu aux avant-trains, ce qui eut immanquablement barré la route aux camions qui se trouvaient derrière. »*

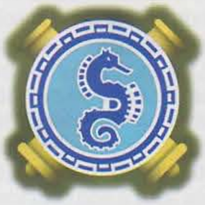
Le lieutenant Royet rattrape ensuite la 8e batterie :

*« Le personnel s'embarquera également dans ces camions après avoir incendié les chenilles. Pour cela, le lieutenant Védrine fait répandre autour de deux avant-trains de l'essence restant dans l'une des pipes remises par la CR 3. Les AVT **98** et **121** sont incendiés, les flammes s'élèvent et le personnel resté sur l'emplacement de la batterie se retire rapidement. »*

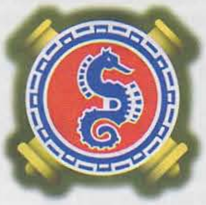
En tête de la colonne enfin, se trouve le Ier groupe :

« Un officier de l'EM du régiment arrive de Langres. Il donne l'ordre de la part du colonel d'abandonner le matériel d'artillerie sur place, en le rendant inutilisable si possible. Les culasses sont matées à la masse à la 1re batterie mais rien n'est fait à la 2e batterie. L'ordre verbal précise d'évacuer le personnel par tous les moyens en se dirigeant sur Bourbonne-les-Bains, Jussey et Abencourt. »

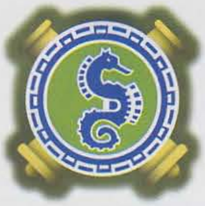
Après l'abandon des « chenilles », la colonne automobile continue son repli par Vesoul (14 h 30), Quin-



Ier groupe (bleu ciel)



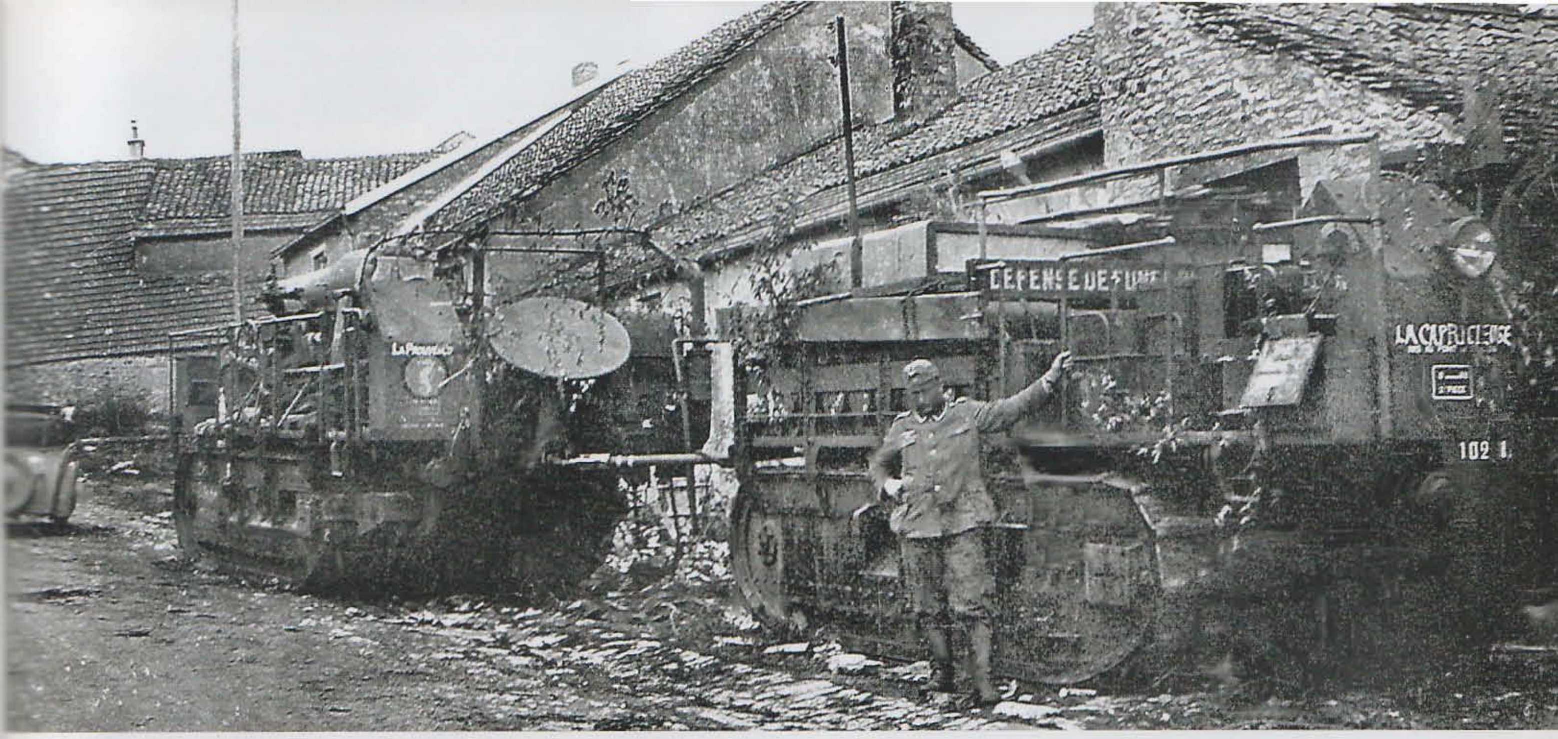
IIe groupe (rouge)



IIIe groupe (vert)

Infographies L. Lecocq @ H&C

INSIGNE PEINT DU 193e RALPA
Un hippocampe — inexpliqué pour ce régiment — dans une roue dentée, symbole de motorisation, broche sur les canons croisés traditionnels de l'artillerie. Le fond de l'insigne varie selon le groupe. Notre dessin est une tentative de transposition graphique de l'insigne peint sur les véhicules de service du régiment. Observons cependant que, sur l'unique photo le montrant peint sur une « chenille » (page ci-contre en haut), l'insigne ne comporte ni les canons, ni l'engrenage.



Selon le JMO de la 1^re^ batterie, la **102** « *n'a pas rejoint* ». Il faut croire que *La Capricieuse*, faisant honneur à son nom, a décidé de repartir car la pièce a repris sa place dans la colonne et elle termine la campagne sur la route de Montigny-le-Roi, à la sortie de Clefmont. L'arrière-train mortier *La Pro........ (illisible)* présente l'insigne à l'hippocampe du 193^e^ RALPA.
(Coll. J.-Y. Mary)

cey (ouest de Besançon) dans la nuit, passe à Pontarlier le 16 juin vers 11 h 45, Bourg (14 h), Lyon et arrive à Valence le 17 juin vers 18 h d'où elle gagne Saint-Peray, à 5 km au sud-ouest de Valence. Le lendemain, le régiment [16] est dirigé sur Nîmes où il est finalement dissous entre le 14 et le 27 juillet 1940.

Le 193^e^ RALPA n'aura donc jamais combattu, ses seuls contacts avec l'ennemi ayant été le fait de bombardements aériens et de mitraillages qui ne lui causent aucune perte. Difficile dans ces conditions de laisser un ordre du jour impérissable, et celui du colonel Marty traduit bien ce sentiment d'inutilité :

« *Je ne puis que rendre hommage au personnel officiers et troupe qui s'est dépensé sans compter au delà même de toutes prévisions pour exécuter les ordres donnés par moi en exécution des ordres du Commandement : " Rejoindre Nîmes ".* »

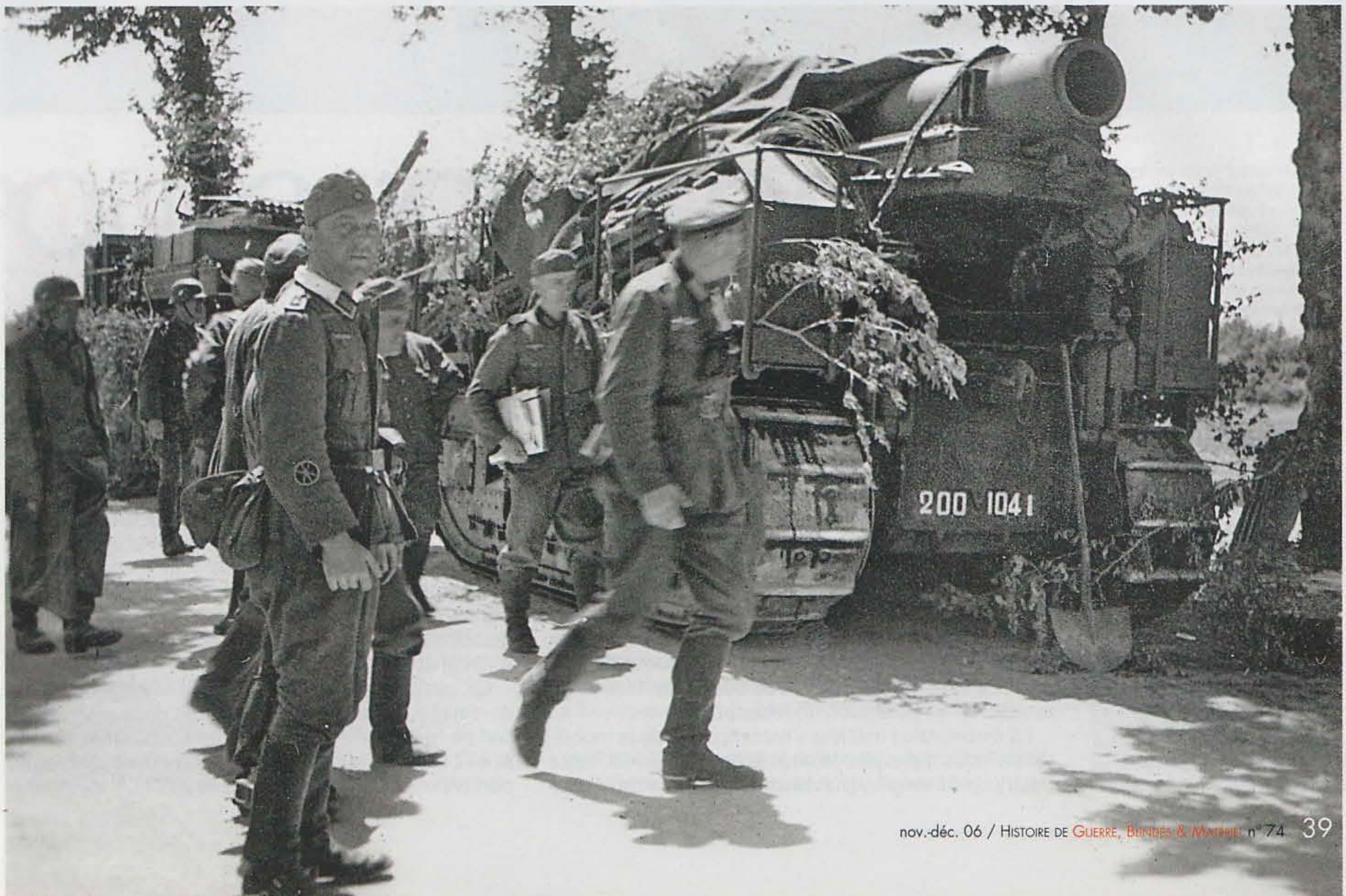
Voilà un objectif pour le moins paradoxal. ■

Sources du texte 1939-1940 : dossier SHD 34 N 648

Composition d'un régiment de 280 M modèle 1914 sur chenilles (193^e^ RALPA)

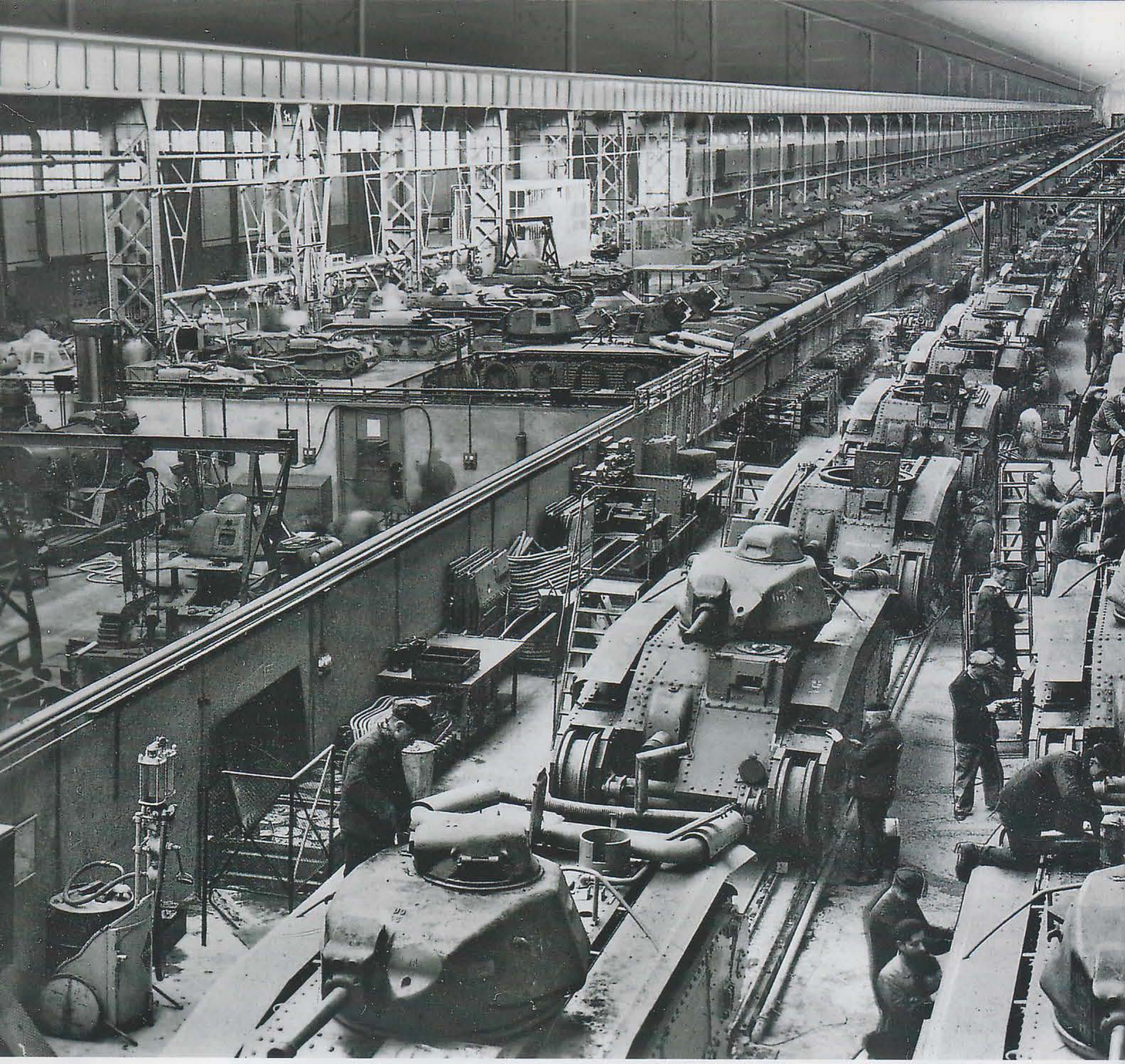
	Pièces		Personnel			Véhicules divers				
	batteries	pièces	off.	ss-off.	Hdr	VL	camions	Cttes	remorques	motos
EM	-	-	8	12	92	4	4	6	1	1
I^er^ Gpe	2	4	17	52	460	11	34	14	26	6
II^e^ Gpe	2	4	17	52	460	11	34	14	26	6
III^e^ Gpe	2	4	17	52	460	11	34	14	26	6
Total	**6**	**24**	**59**	**168**	**1 472**	**37**	**106**	**48**	**79**	**19**

L'ensemble AVT-ART **200 104** de la 1^re^ batterie n'avait pas encore pénétré dans Clefmont et il été abandonné sur la route qui vient de Thol-les-Millières, juste à l'entrée de Clefmont.
(Coll. P. Danjou)



NOTE

[16] Le colonel Marty indique que les 58 officiers ont rejoint, de même que 1 281 hommes de troupe sur les 1 432 de l'effectif.



NOS CHARS EN 1940 :

Texte et documentation
François Vauvillier

Et si l'armée française était parvenue à « colmater » la brèche à Sedan ?

L'Histoire de la *Guerre de 1940* se juge à son résultat, ce qui conduit, presque toujours, à l'accablement. Mais le constat des opérations sur le terrain, si douloureux et si réel soit-il, est proprement *aveuglant* : il aveugle l'historien de survol[1] et masque d'autres réalités, celle-ci en particulier : *une guerre appréhendée par les chefs français dans la durée*.

En septembre 1939, la nécessaire déclaration de guerre est un acte de salut pour le pays. Elle écarte le spectre de l'« attaque brusquée », menace qui était prise en compte de manière larvée *dès les années vingt*, avant même l'accession de Hitler au pouvoir.

La mobilisation militaire s'accompagne de la mobilisation industrielle, placée sous la haute main de Raoul Dautry qui fut un grand, un très grand ministre de l'Armement. Après les premiers mois inévitables de cafouillage, une véritable machine de guerre se met en place, au tournant de 1939 et de 1940. Sous la pression des événements, les obstacles à la modernisation de l'armée sont écartés et les réalisations nouvelles sont conduites avec une surprenante rapidité.

Manque-t-on de grandes unités mécaniques ?

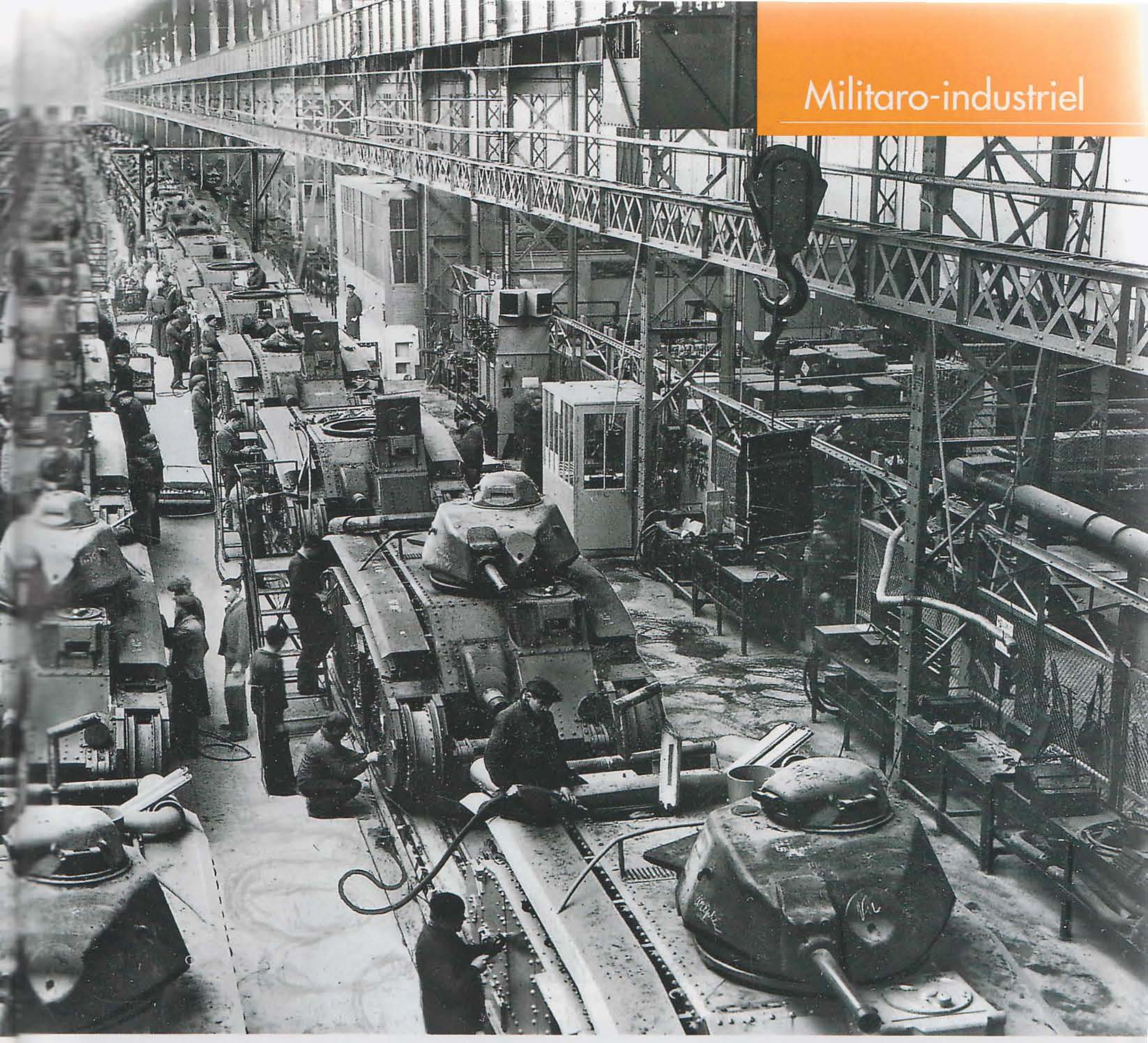
Le 3 septembre 1939, nous entrons en guerre, en effet, avec seulement deux DLM (divisions légères mécaniques). En mai 1940, ce chiffre a triplé, nous comptons alors trois DLM et trois DCr (divisions cuirassées, la 3^e en fin d'instruction). Et deux autres grandes unités se préparent pour le 1^{er} juillet 1940, la 4^e DLM et la 4^e DCr[2].

Or, ces créations ne se font pas au détriment du corps de bataille, elles ne sont pas le fruit de la réorganisation de l'existant — qui eût pu être souhaitable, du reste — il s'agit de grandes formations nouvelles, avec du personnel jeune et du matériel neuf.

Note

[1] Mais, soulignons-le, des auteurs de fond tendent, de plus en plus à présent, à revisiter le drame de 1940 sous tous ses angles.

[2] Leurs éléments déjà disponibles, fondus en une seule grande unité de circonstance, seront confiés le 15 mai à un orfèvre en la matière, le colonel De Gaulle.



POURQUOI, COMBIEN

Vous avez dit propagande ? Pas plus en ce domaine qu'en matière industrielle, la France n'est en reste en 1940, comme en témoigne cet habile photo-montage. Dûment visé par la censure (visa n° 56 612 de début mars 1940), ce document est paru dans la presse de l'époque avec diverses légendes, dont celle-ci : « *Voici, dans un atelier de montage de chars de combat, une triple chaîne impressionnante de chars que les ouvriers achèvent.* » Ou cette autre : « *Quelque part en France.. Cette chaîne de montage de chars de combat illustre l'immense effort fourni par la France au travail pour son armement.* » **OUI, TOUT CELA EST VRAI, L'EFFORT A ÉTÉ IMMENSE.** Toutefois, cette « triple chaîne » en un même lieu n'est qu'un habile montage, y compris dans la profondeur. *(DR)*

La montée en puissance de l'armée française s'opère selon un calendrier qui prévoit, *d'initiative ennemie*, des opérations actives sur le front occidental au printemps 1940. La France se situe alors dans la posture de *défense en avant*, visant à rassembler sous un commandement terrestre unique — français naturellement comme sous Foch en 1918 — toutes les forces ouest-européennes activées du fait de l'attaque allemande. Telle devait être la première phase de la « vraie » guerre.

La seconde phase, que l'Histoire nous a refusée, est une offensive générale alliée, programmée pour le printemps 1941 au plan du matériel. Ces éléments existent dans les archives, ils sont tangibles et concrets. *C'est long, une guerre mondiale, quand on n'est pas l'agresseur.* Cela prend des années, et ces années se préparent, méthodiquement.

Nécessité allemande, nécessité française

Les Allemands le savaient. Leur jeu à eux est dans la rapidité, la fameuse « attaque brusquée », permanence historique de leur politique guerrière et dont le vocable du moment — *Blitzkrieg* — a fait fortune, sans réelle doctrine prétend-on aujourd'hui. Battre l'ennemi de manière séparée, un par un, et par un *knock-out* immédiat, est une nécessité allemande. Dresser le bouclier, rassembler ses forces, monter en puissance, rameuter ses Alliés, est une nécessité française.

On s'est plaint, avant-guerre, que les chars B ne sortaient qu'au compte-gouttes. Mais a-t-on idée qu'au printemps 1940, ils *tombent de chaîne* à raison de plus d'un bataillon par mois ? C'est si vrai que les Britanniques, devant la nécessité de « monter » leur propre Armoured Corps, devaient recevoir de notre part, *à partir de mai 1940*, — réalité à quinze jours près — une compagnie de chars B tous les mois, sortant de l'AMX, de Billancourt, du Creusot, de Saint-Chamond ou de La Seyne-sur-Mer. Et bientôt de Brest et Penhoët.

Alors NON, il ne faut plus dire, plus lire, plus écrire, que la France n'était pas, en 1940, à son rang.

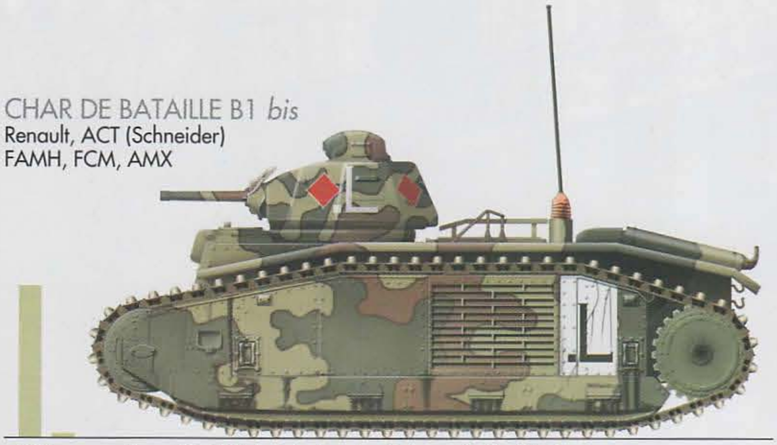
TABLEAU SYNOPTIQUE DE LA SITUATION DES

NB : il existe aussi de nombreux blindés de la cavalerie, y compris de véritables chars (Hotchkiss et Somua) mais ils ne sont pas présentés ic

CHARS PRÉSENTS DANS LES DIVISIONS CUIRASSÉES

CHAR DE BATAILLE B1 *bis*

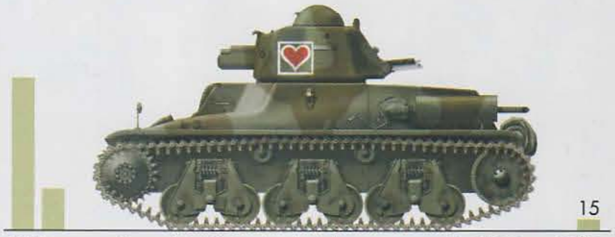
Renault, ACT (Schneider)
FAMH, FCM, AMX



206 appareils en 6 BCC (de 34 chars) + 2 chars de demi-brigade

CHAR LÉGER MODELE 1935 H MODIFIÉ 1939

usuellement désigné « Hotchkiss H 39 »



255 appareils en 6 BCC (moins 1 cie)

1 CACC au CEFS

Intérieur du territoire

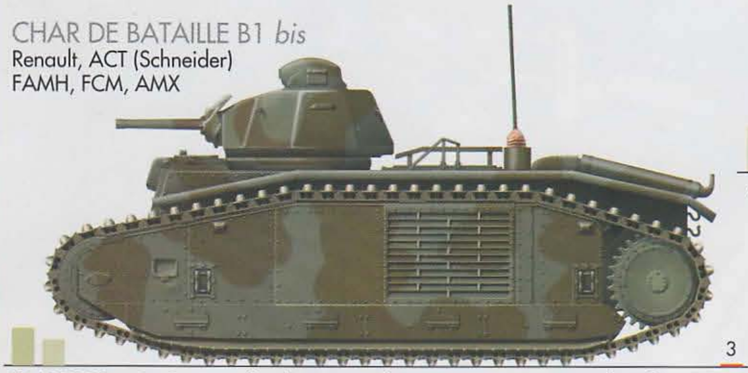
CHARS PRÉSENTS DANS LES FORMATIONS DE L'INTÉRIEUR LES ÉTABLISSEMENTS ET LES USINES

Profils Eric Schwartz, tableau et conception graphique de l'auteur © H & C 2006.
Les décorations sont données à titre indicatif uniquement. Échelle unique 1/72.

I - Matériels du programme de guerre, sortant en série

CHAR DE BATAILLE B1 *bis*

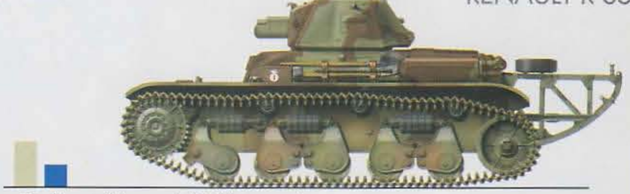
Renault, ACT (Schneider)
FAMH, FCM, AMX



50 (2 BCC moins 1 cie, en fin d'instruction)
35 en ERGM (30 avril)

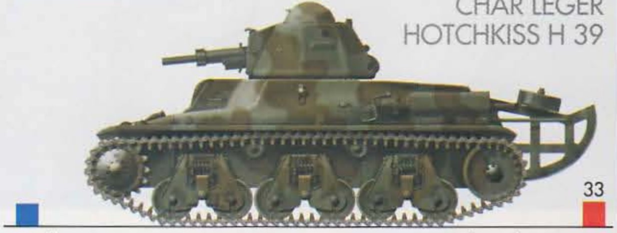
En écoles, dépôts, etc.

CHAR LÉGER RENAULT R 35



60 disponibles en ERGM (30 avril)
30 finis usine (30 avril)

CHAR LÉGER HOTCHKISS H 39



30 finis usine (30 avril, pour inf. ou cav.)

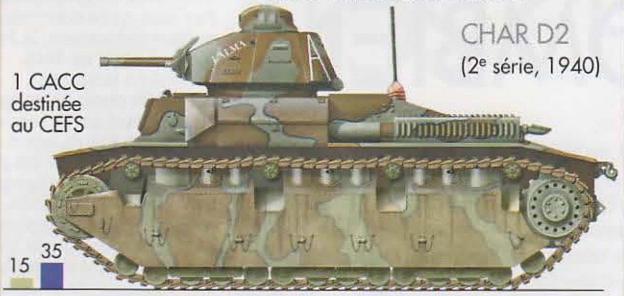
En écoles, dépôts, etc.

II - Matériels en achèvement de construction, de modèle abandonné

CHAR D2

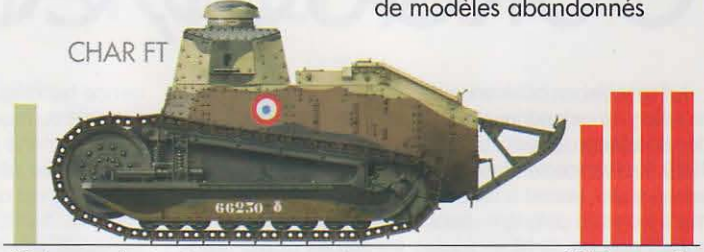
(2e série, 1940)

1 CACC destinée au CEFS



III - Matériels existant dans les dépôts, écoles et divers, de modèles abandonnés

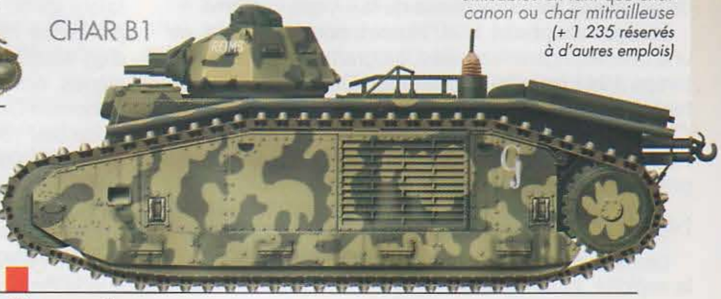
CHAR FT



184 appareils dans les sections régionales

757 appareils
utilisables en tant que *char canon* ou *char mitrailleuse*
(+ 1 235 réservés à d'autres emplois)

CHAR B1

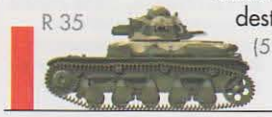


34 appareils

III *bis* - Matériels excédentaires destinés à l'instruction, etc.

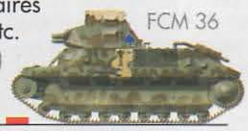
(5 appareils par BCC léger)
Echelle 1/144

R 35



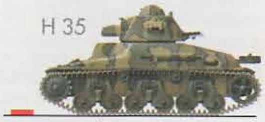
110 appareils, hors production de guerre

FCM 36



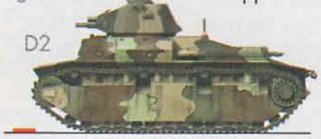
10 appareils

H 35



8 appareils ou 18 ?

D2



6 appareils

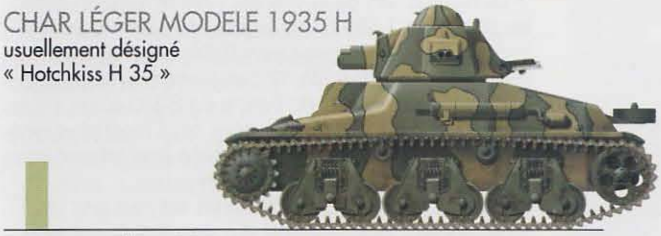
CHARS DE COMBAT FRANÇAIS LE 10 MAI 1940

Un tableau analogue, présentant les blindés de combat de la cavalerie (AMD, AMR, AMC et chars de cavalerie), sera publié prochainement.

CHARS PRÉSENTS DANS LES BCC DES ARMÉES (non endivisionnés)

CHAR LÉGER MODELE 1935 H

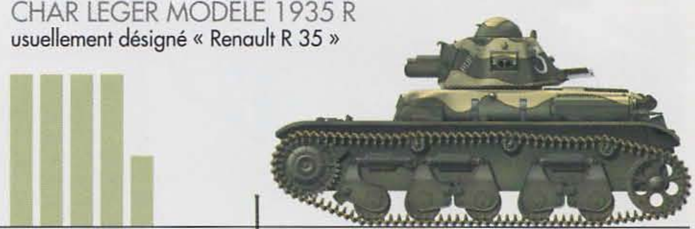
usuellement désigné « Hotchkiss H 35 »



90 appareils en 2 BCC

CHAR LÉGER MODELE 1935 R

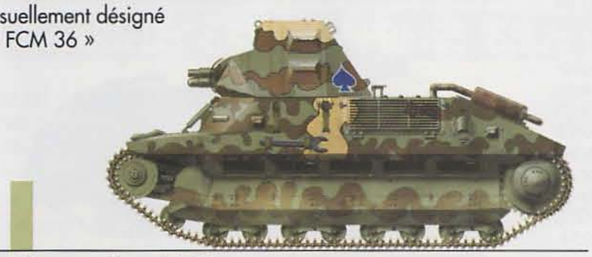
usuellement désigné « Renault R 35 »



893 appareils en 20 BCC

CHAR LÉGER MODELE 1936 FCM

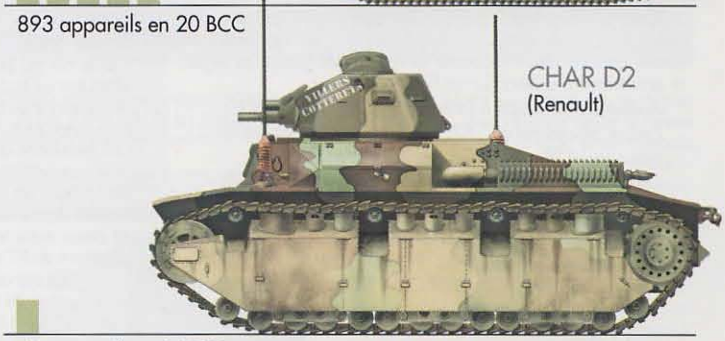
usuellement désigné « FCM 36 »



90 appareils en 2 BCC

CHAR D2

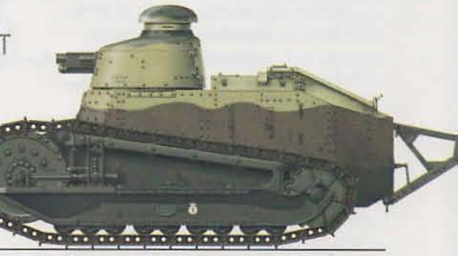
(Renault)



44 appareils en 1 BCC

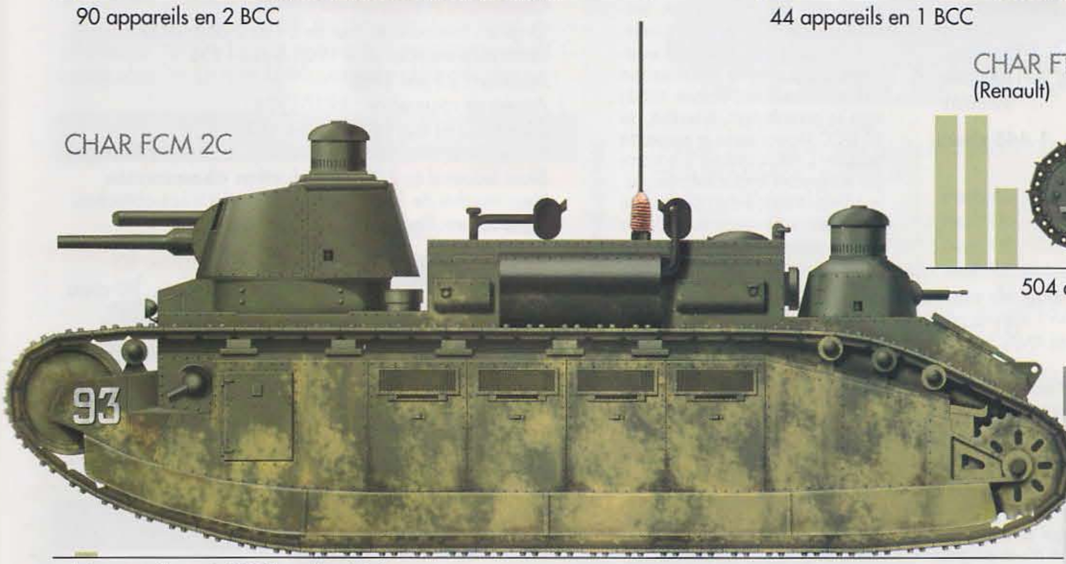
CHAR FT

(Renault)



504 appareils en 7 BCC à 4 cies (63 chars)
1 BCC réduit à 2 cies
2 CACC destinées au CEFS

CHAR FCM 2C



7 appareils en 1 BCC lourd spécial

Situation du char lourd FCM 2C

Char de rupture (70 t), destiné à l'offensive de 1919. Commande de 300, réduite à 10.

51ᵉ BCC *à 3 compagnies de 2 chars :*	7
En parc :	1
Réformés (tourelles sur la ligne Mareth) :	(2)

Outre-Méditerranée

CHARS PRÉSENTS EN AFRIQUE DU NORD ET AU LEVANT

LÉGENDES DE L'ENSEMBLE DU TABLEAU

- 🟩 quantités de chars en unités constituées en métropole
- 🟩 quantités de chars en unités constituées en Afrique du Nord
- 🟦 quantités de chars en unités constituées au Levant
- 🟥 quantités de chars affectés à l'intérieur
- 🟦 quantités de chars sortant d'usine
- échelle de quantité 10 mm = 100 chars

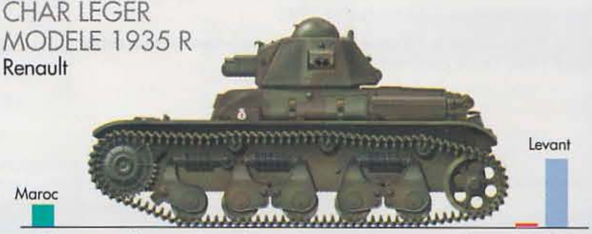
Tous les chars sont représentés à la même échelle, **1/72**

0 — 1 m — 2 m — 3 m — 4 m — 5 m

NB : il existe aussi, au Maroc, des Hotchkiss H 35 et H 39 mais au titre de la cavalerie et non pas des chars de combat. Ils ne sont donc pas représentés sur ce tableau.

CHAR LÉGER MODELE 1935 R

Renault

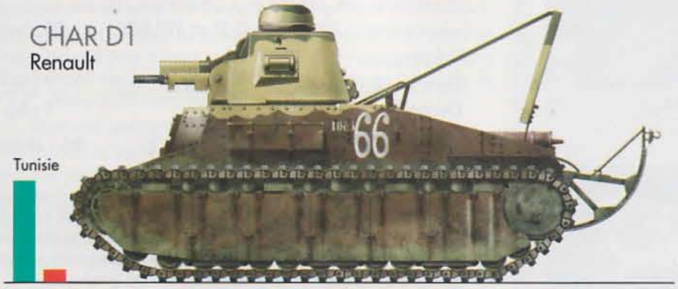


30 appareils en 1 BCC (2 cies)

90 appareils en 2 BCC
+ 5 de volant

CHAR D1

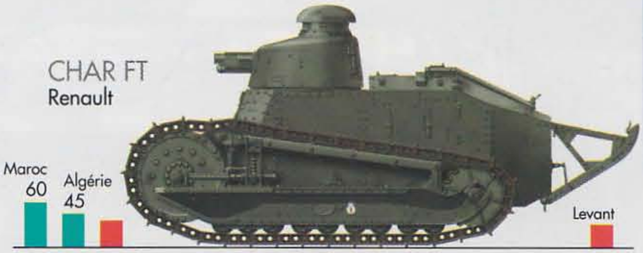
Renault



135 appareils en 3 BCC + 17 de volant d'entretien, école et dépôts

CHAR FT

Renault



105 appareils en 2 BCC + 1 cie (+ volant)

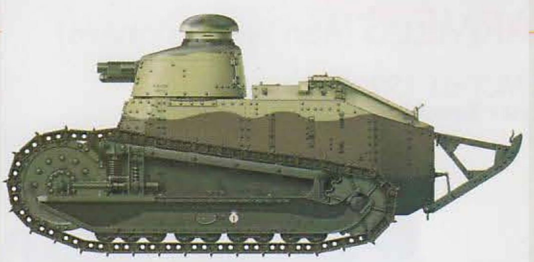
30 appareils hors BCC

Le char léger : pour faire le

La France sort de la Grande Guerre avec un potentiel d'environ 3 500 chars légers, du type Renault FT, avec lesquels il est prévu, en 1934, la constitution, en cas de mobilisation, de 37 bataillons en métropole[2]. Soit un total envisagé de l'ordre de 2 330 chars FT en ligne, dispersés dans les armées car il n'est plus envisagé que l'infanterie puisse « *monter une attaque sans l'appui des chars et de l'artillerie* ».

Mais, en 1934, ce potentiel n'en est plus un : les FT « *ne peuvent plus — il faut le proclamer franchement*

Fiche d'identité du char léger FT



Conception et production

Origine : char léger conçu conjointement, en 1916, par le général Estienne et Louis Renault, en vue de combattre en étroite liaison avec l'infanterie et réduire les obstacles légers se présentant à celle-ci durant l'assaut.

Années de construction (armée française) : 1917-1919

Encore dénombrés en 1939 : minimum 2 850 chars

Statut en 1939 : **matériel en voie d'extinction**

Constructeurs : Renault, Berliet, Somua, Delaunay-Belleville

Répartition aux armées et à l'intérieur (15 nov. 39)[1]

I - Aux armées : 8 bataillons (11e, 18e, 29e, 30e, 31e, 33e, 36e BCC et BCTC) :	504 chars
(BCC de 63 chars, état global inchangé[2] d'oct. 39 à mai 40)	
II - À l'intérieur :	
Chars d'instruction, dépôts et écoles :	350 chars
Dans les bataillons de manœuvre[3] :	315 chars
Sections régionales (46 sections à 4 chars) :	184 chars
Parc de chars n° 4, pour les armées :	92 chars
Total général utilisable[4], en France :	**1 445 chars**

Répartition outremer (15 nov. 39)

Algérie : 64e BCC	45 chars
Maroc : 66e BCC et 1 cie du 62e BCC	60 chars
Levant : 2 cies du 63e BCC[5]	30 chars
Chars d'instruction, dépôts et écoles :	environ 35 chars

Cession à une puissance amie

Grèce (avant avril 40 ?)[6] :	(11 chars)

Notes

[1] Nous n'avons pas retrouvé, aux archives, d'état détaillé plus complet pour le printemps 1940, mais la situation n'a pas notablement évolué.

[2] En avril 1940, le 11e BCC (de montagne) perd deux de ses quatre compagnies qui deviennent les 343e et 344e CACC prévues pour le corps expéditionnaire français de Scandinavie.

[3] Désignation des bataillons en formation, qui sont provisoirement dotés chacun d'une trentaine de chars FT et d'une poignée de chars modernes, en vue de leur instruction.

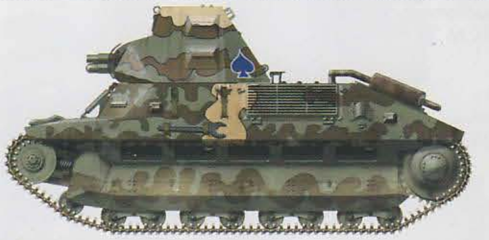
[4] C'est-à-dire en tant que chars de combat pourvus de leur armement. Mais il existe en outre en métropole (15 nov. 1939), 1 235 chars FT canon désarmés dont 233 conservés à titre d'entretien pour les unités, 860 réservés pour transformation en vue de divers emplois non combattants, et 142 « *restant disponibles* », mais sans canon ni masque de mitrailleuse. Le total général est donc de 2 850 châssis FT subsistant fin 1939, non comptés environ *80* appareils des troupes coloniales en Chine, en Indochine et à Madagascar.

[5] Ces 30 chars FT deviennent disponibles localement après la transformation sur R 35 de février 1940.

[6] Programmée le 15 décembre 1939, expédition prévue avant avril 1940 (mais confirmation non retrouvée).

Profil Eric Schwartz, tableau de l'auteur © H&C 2006

Fiche d'identité du FCM 36



Conception et production

Origine : concours du char de 6 t du 2 août 1933

Essais du prototype : avril 1935 à mai 1936

Adoption : 25 juin 1936

Années de construction : 1937-1938

Réception : de mai 1938 à mars 1939

Production totale : 100 chars

Statut industriel en 1939 : **production abandonnée**

(deux marchés de 100 chars chacun annulés à la mobilisation)

Constructeurs : Berliet (moteur diesel), FCM

Répartition aux armées et à l'intérieur (10 mai 40)

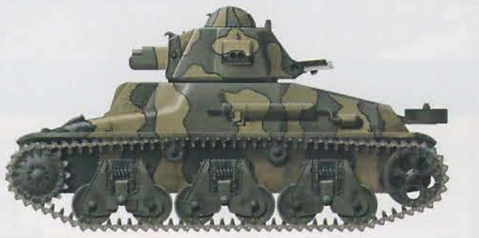
I - Aux armées : 2 bataillons (4e et 7e BCC)	90 chars
(situation inchangée depuis septembre 1939)	
II - À l'intérieur :	
Dans les dépôts, en école[1] et divers :	7 chars
Disponibles (ERGM Gien, depuis déc. 1939) :	3 chars

Note

[1] Dont 4 à l'ECC de Versailles (situation le 28 sept. 1939).

Profil Eric Schwartz, tableau de l'auteur © H&C 2006

Fiche d'identité du Hotchkiss H 35



Conception et production

Origine : concours du char de 6 t du 2 août 1933

Essais du prototype : janvier-septembre 1935

Adoption : novembre 1935

Années de construction : 1936-1937

Réception : de juillet 1936 (cavalerie) à 1938

Production totale : 400 chars

Statut industriel en 1939 : **production abandonnée**

Constructeur : Hotchkiss

Répartition aux armées et à l'intérieur (10 mai 40)

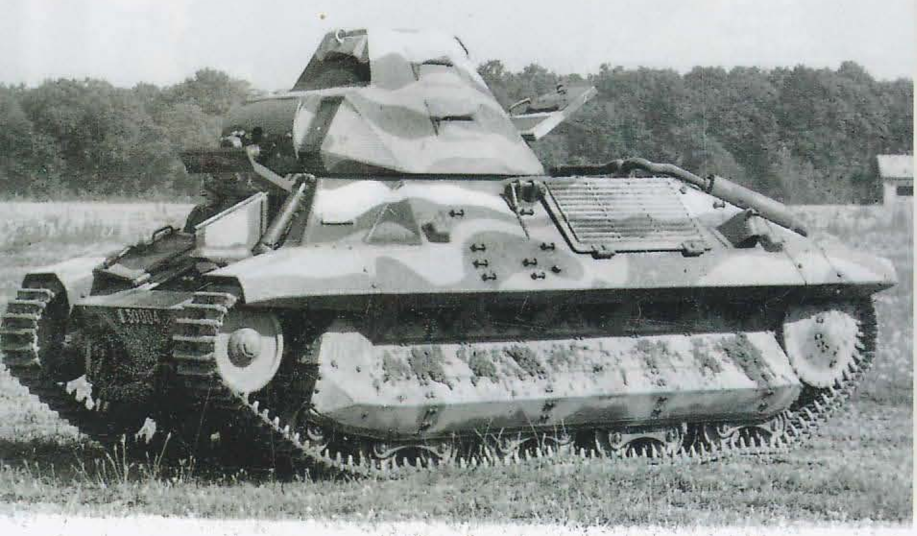
I - Aux armées : 2 bataillons (13e et 38e BCC)	90 chars
II - À l'intérieur :	
Dans les dépôts, en école[1] et divers :	7 chars
Disponible (ERGM Gien) :	1 char
Total général infanterie (10 mai 40)[2] :	**98[2] chars**

Notes

[1] Dont 2 à l'ECC de Versailles (situation le 28 sept. 1939).

[2] Sachant que 292 chars H 35 ont été attribués à la cavalerie *(détails dans un prochain numéro)*. Les 10 chars manquants auraient été livrés, en plus, à l'infanterie (soit 108 ex. au total).

Profil Eric Schwartz, tableau de l'auteur © H&C 2006



Le char léger FCM 36, conçu par les Forges et chantiers de la Méditerranée, est un matériel fort intéressant, présentant des solutions techniques originales. D'une part, son moteur diesel, un Berliet licence Rocardo, lui assure une autonomie exceptionnelle de 16 heures. D'autre part, sa silhouette taillée à coups de serpe, d'une esthétique très particulière, est due à l'emploi de blindages soudés. Ajoutons qu'il est étanche aux gaz de combat. L'exemplaire visible ici, flambant neuf, est le 4e char de série, 30 004.
(Coll. Anciens des chars)

Notes

[3] Exactement 3 499 chars FT sont recensés le 31 décembre 1934, sachant qu'assez vite, ce matériel vivra « *sur sa propre substance, c'est-à-dire qu'il faudra "déshabiller" certains appareils pour en réparer d'autres* », d'où la conservation d'un volant d'au moins 30 %. Les plans portent alors sur un total (métropole) de 40 bataillons de chars légers, dont trois appelés à recevoir des D1. Les bataillons de FT type métropole sont à 63 chars. Les bataillons de chars D (et plus tard ceux de « chars légers modernes ») sont à 45 chars, comme le sont aussi les bataillons de FT servant outremer.

[4] *Note sur un programme de construction de chars* n° 31 GI/S (secret) du 13 janvier 1934. signée du général Dufieux, inspecteur général de l'infanterie.

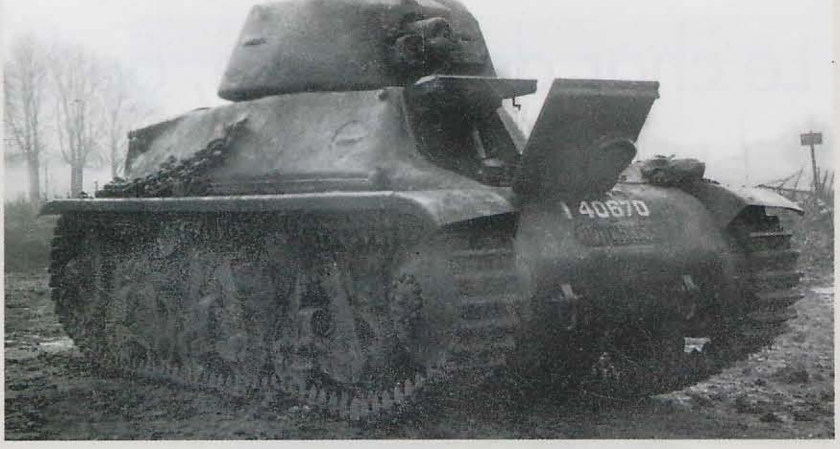
[5] Le plan d'équipement envisagé peu après la mobilisation (tableau du 9 novembre 1939) vise la constitution, à terme, de 50 BCC légers dans le corps de bataille. L'effort restant à accomplir est encore important puisque, le 10 mai 1940, il n'en existe que 39 (dont huit encore équipés de FT) aux armées. Trois autres BCC les rejoindront courant mai.

nombre

— être utilisés, en attendant mieux, que comme chars d'accompagnement de l'infanterie, derrière des chars plus rapides, plus blindés, mieux armés, capables de reconnaître et d'attaquer. Ils ne peuvent être que très inférieurs en face d'un ennemi qui, par la force des choses, n'aura que des chars modernes. Leur remplacement rapide s'impose à bref délai. »[4]

Toute la question des chars légers est résumée : le FT est condamné, *techniquement parlant*, mais son emploi n'est pas remis en cause, l'infanterie a besoin de petits chars marchant à son rythme. Il s'agit donc de remplacer le FT, à peu près nombre pour nombre, par un équivalent moderne. étant bien entendu que le char principal, « *capable d'attaquer* », est à trouver ailleurs, sous la forme du char puissant *(➡ pages suivantes)*. Les successeurs du FT, comme lui de petits chars à deux hommes, seront toutefois mieux armés (un canon et une mitrailleuse), mieux blindés (40 mm en moulé ou soudé) et un peu plus rapides.

Sauf les BCC sur H 39 *(ci-dessous)* qui sont, pour l'infanterie, réservés aux divisions cuirassées, les BCC légers sont, le 10 mai 1940, ventilés dans les armées[5].

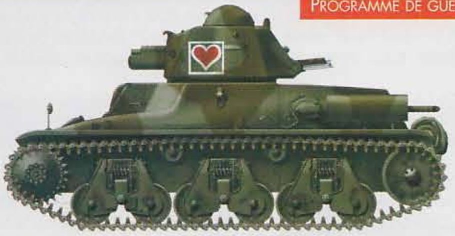


Après une première tentative peu réussie sous la forme du « char léger modèle 1935 H » avec moteur de 75 chevaux, Hotchkiss met au point à partir de 1937 une nouvelle version mieux motorisée, munie d'un 120 chevaux qui donne à ce char élégant le rapport poids/puissance exigé par l'état-major français, 10 chevaux/tonne. De tous les chars légers, le Hotchkiss est le plus rapide, atteignant les 36 km/h dans la version « modèle 1938 série D » (connue sous la désignation de « H 39 »). L'exemplaire que l'on découvre ici, dans la brume, sur cette photo inédite, est le 40 670, 270e char de la nouvelle série.
(Coll. Anciens des chars)

LES CHARS LÉGERS MODERNES ISSUS DU CONCOURS DE 1933

Fiche d'identité du Hotchkiss H 39

PROGRAMME DE GUERRE



CONCEPTION ET PRODUCTION

Origine : amélioration du H 35, avec notamment une motorisation plus sérieuse (120 ch au lieu de 75 ch)
Essais du prototype : 1937-1938
Adoption : fin 1938
Années de construction : 1939-1940
Réception : à compter de mars 1939
Production totale (au 1er mai 1940) : 557 chars
Statut industriel en 1939 : **programme de guerre**
Constructeur : Hotchkiss

RÉPARTITION AUX ARMÉES ET À L'INTÉRIEUR (1er AVRIL 40)

I - Aux armées : 5 bataillons[1] (*1re DCr* : 25e et 26e BCC - 2e *DCr* : 14e et 27e BCC - *3e DCr* : 42e BCC[2]) *(déficit de 2 chars, sur 225 théoriques)*	223 chars
II - À l'intérieur :	
Dans les dépôts, en école[3] et divers :	24 chars
Dans les bataillons de manœuvre[1] :	9 chars
Disponibles (ERGM Gien et constructeur) :	15 chars
Total général infanterie (1er AVRIL 40)[4] :	**271 chars**

CESSION À DES PUISSANCES AMIES

Pologne (juillet 1939) :	3 chars
Turquie (février 1940) :	2 chars

NOTES

1. Le 45e BCC de la 3e DCr est encore en formation à cette date (*bataillon de manœuvre*), il sera complètement doté courant avril.

2. Le 42e BCC, doté en janvier 1940, détache le 17 mars sa 1re compagnie pour former la 342e CACC du corps expéditionnaire français de Scandinavie. Sa remplaçante au bataillon, la 1/42e, créée le 26 avril, ne rejoindra pas.

3. Dont une quinzaine à l'ECC de Versailles.

4. Environ la moitié de la production de H 39 est destinée à la cavalerie *(détails dans un prochain numéro)*. L'état de situation détaillée à la date du 1er mai 1940, n'existant pas aux archives, peut être reconstitué comme suit :

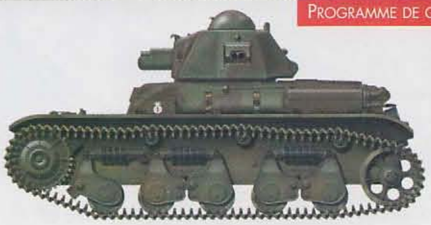
Production d'avril (pour inf. et cav.) :	*environ 60 chars*
Dotation d'unités nouvelles (*3e DCr* : 45e BCC) :	45 chars

La I/342e et la 351e CACC ne seront dotées qu'à la mi-mai.

Profil Eric Schwartz, tableau de l'auteur © H&C 2006

Fiche d'identité du Renault R 35

PROGRAMME DE GUERRE



CONCEPTION ET PRODUCTION

Origine : concours du char de 6 t du 2 août 1933
Essais du prototype : août 1934
Adoption : 25 juin 1936
Années de construction : 1936-1940
Réception : à compter de mai 1936
Production totale (au 1er mai 1940) : environ 1 460 chars
Statut industriel en 1939 : **programme de guerre** (type « R 40 » avec suspension AMX à compter de mai 1940)
Constructeurs : Renault (organes mécaniques), AMX (montage)

RÉPARTITION AUX ARMÉES ET À L'INTÉRIEUR (1er AVRIL 40)

I - Aux armées : 20 bataillons[1] (1er, 2e, 3e, 5e, 6e, 9e, 10e, 12e, 16e, 17e, 20e, 21e, 22e, 23e, 24e, 32e, 34e, 35e, 39e et 43e BCC) :	880 chars
En réparation dans les parcs d'armée : *(soit un déficit de 7 chars, sur 900 théoriques)*	13 chars
II - À l'intérieur :	
Dans les dépôts, en école[2] et divers :	98 chars
Dans les bataillons de manœuvre[3] :	6 chars
Disponibles (ERGM Gien et constructeur) :	60 chars
En réparation à l'intérieur :	6 chars
Pertes définitives (chars détruits) :	(2 chars)

Total général en France (1er AVRIL 40)[4] : **1 063 chars**

RÉPARTITION OUTREMER (1er AVRIL 40)

Maroc : 2 cies du 62e BCC	30 chars
Levant : 2 bataillons (63e et 68e BCC)[5]	95 chars

CESSION À DES PUISSANCES AMIES

Pologne (juillet 1939) :	50 chars
Roumanie (août-septembre 1939) :	40 chars
Turquie (1er lot, février 1940) :	50 chars
Turquie (2e lot, mars 1940) :	50 chars

NOTES

1. Ils n'étaient que 17 en septembre 1939 : les 6e et 32e BCC, mobilisés sur FT, sont transformés sur R 35 en septembre-octobre 1939 ; le 43e BCC de nouvelle formation, est prêt en janvier 1940.

2. Dont 39 à l'ECC et 10 au CPTICC (situation le 28 sept. 39).

3. Il s'agit des bataillons en formation (40e, 44e et 48e BCC), qui sont provisoirement dotés de chars FT et d'une poignée d'exemplaires de chars modernes, réservés à l'instruction.

4. L'état de situation détaillée à la date du 1er mai 1940 n'existe pas aux archives. Il peut être reconstitué comme suit :

Production d'avril :	*environ 80 chars*
Cession à la Yougoslavie (avril) :	50 chars
Dotation d'unités nouvelles (avril) :	néant

Les 44e, 40e et 48e BCC ne seront dotés qu'à la mi-mai.

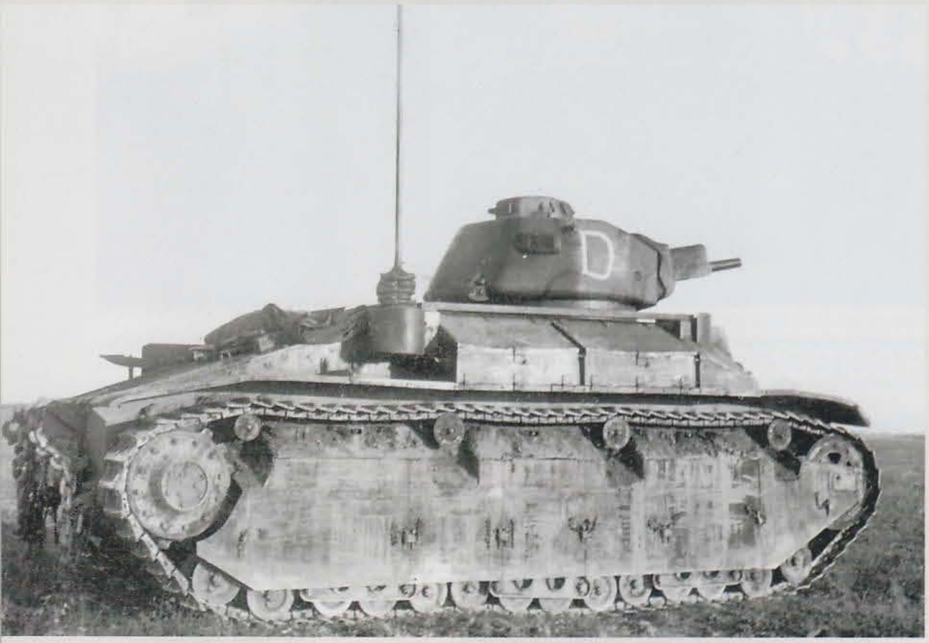
5. Le 68e BCC est doté de 50 chars primitivement destinés à un 2e lot Pologne qui ne pourra être expédié, faute de temps. Le 63e BCC n'a qu'une compagnie sur R 35 en septembre 1939. Les deux autres, mobilisées sur FT, sont dotées de R 35 en février 1940.

Profil Eric Schwartz, tableau de l'auteur © H&C 2006

Abréviations

BCC : bataillon de chars de combat.
BCTC : bataillon de chars des troupes coloniales
CACC : compagnie autonome de chars de combat
CEFS : corps expéditionnaire français de Scandinavie
cie : compagnie
CPTICC : centre pratique de tir et d'instruction des chars de combat
DCr : division cuirassée
ECC : école des chars de combat (Versailles)
ERGM : entrepôt de réserve générale du matériel (Gien)
GBC : groupe de bataillons de chars
PEB : parc d'engins blindés

Le char de bataille, ou le « char puissant » :



Le char D2, une alternative sérieuse au char B ? L'affaire était engagée en 1934 mais n'aboutira pas. Ici, un D2 photographié vers 1938, au numéro inconnu. *(Coll. Anciens des chars)*

En matière de chars, la question centrale en France d'une guerre à l'autre est celle de l'appareil puissant du champ de bataille, qui est un *char moyen* (et non un char lourd), solidement armé et blindé. Dans l'idée du général Estienne (1921), qui a alors la haute main sur la question, cet appareil sera le *char de bataille*.

Le char de bataille s'intercale entre, d'une part la nuée de chars légers (nos fameux 3 500 Renault FT), et d'autre part la centaine de chars lourds destinés à la rupture du front ennemi (100 chars Mark V* achetés aux Anglais et 10 chars FCM 2C)[6].

Mais, dans les douze premières années, la nécessité *théorique et doctrinale* du char de bataille ne pèse pas devant les réalités socio-politiques de l'époque, si bien que l'on se trouve, au moment où Hitler arrive au pouvoir (1933), devant une situation qui a *techniquement*, hors chars lourds[6], la physionomie suivante :

— le *char léger* a évolué : un développement du FT a donné naissance au char D (trois hommes, un 47 mm sous tourelle et la radio ; on frôle les 15 t initialement prévues pour le char de bataille). Des commandes de série, qui ont précédé la menace hitlérienne, portent sur 160 appareils, de type D1 ;

— le *char de bataille* a lui aussi pris du poids. Trois exemplaires prototypes sont construits, et l'on sait maintenant que le char de série dépassera 25 t.

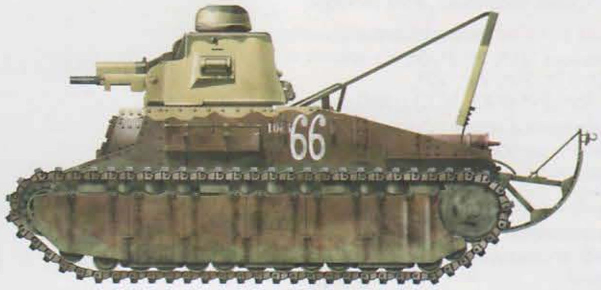
Nous entrons alors dans la « période de décision », qui va déterminer la suite des événements. La *Note sur un programme de construction de chars* du 13 février 1934, déjà citée[4], expose de manière limpide le problème. Dans le cadre d'un budget donné, et en

---

[6] Les chars lourds constituent une question spéciale, qui ne trouve pas place dans ce très bref générique.

[7] À 34 chars, s'agissant de B. Le plan d'équipement du 9 novembre 1939, très ambitieux, visera la constitution de 25 bataillons de chars B. En réalité, faute de temps, on ne pourra en constituer que huit.

Fiche d'identité du char D1



CONCEPTION ET PRODUCTION

Origine : développement du char FT en mieux blindé, plus rapide, mieux armé et à trois hommes (du fait de la présence d'un opérateur radio).

Perspectives : l'existence du char D1 permet d'esquisser durant les exercices combinés de 1932 les contours du « *détachement mécanique de combat* » ou DMC, toute première ébauche — vouée à l'échec du fait d'une erreur de scénario — d'une formation cuirassée agissant comme telle.

Essais du prototype : 1928-1929 (char NC 3 devenu « char D1 »)
Adoption : octobre 1929
Années de construction : 1931-1934
Réception : d'octobre 1931 à mai 1935
Production totale : 160 chars
Statut industriel en 1939 : **production abandonnée**
Constructeur : Renault

RÉPARTITION EN MÉTROPOLE, À L'INTÉRIEUR (10 MAI 40)

Dans les dépôts, en école et divers :	8 chars[1]

RÉPARTITION OUTREMER (10 MAI 40)

Tunisie : 61e, 65e et 67e[2] BCC	135 chars
Dans les dépôts, en école et divers :	17 chars

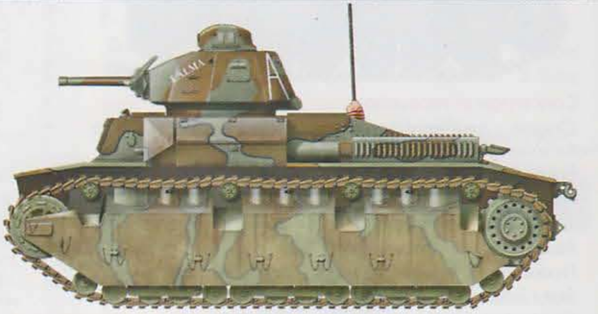
NOTES

1. Dont 4 à l'ECC et 3 au CPTICC (situation le 28 septembre 1939).

2. Ces bataillons étaient initialement en métropole, au 508e, 510e et 507e RCC (dernier équipé des trois). Ils sont envoyés en Tunisie en mars 1938 (61e), avril 1938 (65e) et janvier 1939 (67e), afin d'y constituer une masse blindée respectable face aux gesticulations italiennes. Le 67e BCC sera réacheminé d'urgence en métropole début juin 1940 et combattra en Champagne.

Profil Eric Schwartz, tableau de l'auteur © H&C 2006

Fiche d'identité du char D2



CONCEPTION ET PRODUCTION

Origine : développement du D1, mieux blindé (40 mm), avoisinant 20 t

Perspectives : alternative éventuelle au char B dans l'hypothèse d'une limitation du tonnage en cas d'accord international sur le désarmement (conférence de Genève, de laquelle le France se retire en 1934).

Prototypes : essais en 1932-1933
Années de construction : 1935-1936
Réception : d'avril 1936 à février 1937 (1er marché de 50)
mai-juin 1940 (2e marché de 50)
Production totale (au 10 mai 1940) : 65 (+ 35) chars
Statut industriel en 1939 : **production non poursuivie**
Constructeur : Renault

RÉPARTITION AUX ARMÉES ET À L'INTÉRIEUR (10 MAI 40)

I - Aux armées : 1 bataillon[1] (19e BCC)	44 chars

(déficit de 1 char, sur 45 théoriques ; chars en cours de changement d'armement : 24 d'entre eux sont dotés du 47 SA 35 au lieu du 47 SA 34)

II - À l'intérieur :

Dans les dépôts, en école et divers :	5 chars[2]
En réparation à l'intérieur :	1 char
En cours de réception (2e marché)[3] :	15 livrés + 35 en cours

NOTES

1. Moins le personnel de la 1re compagnie, désignée le 26 avril pour le CEFS (future 345e CACC le 7 mai) et partie à Versaille pour percevoir des chars D2 neufs. À la 1/19e BCC, le personnel est reconstitué, par prélèvement, le 14 mai.

2. Dont 3 à l'ECC et 2 en dépôts (situation le 28 septembre 1939).

3. Ces chars du 2e marché dotent la 345e CACC (14 chars) puis, fin mai la 346e (10 chars) et début juin la 350e CACC (12 chars).

Profil Eric Schwartz, tableau de l'auteur © H&C 2006

pour faire la différence

fonction d'un éventuel accord international — à Genève, la Conférence sur le désarmement débat d'une limitation du tonnage des chars —, il est envisagé un programme de cinq années pleines (1935 à 1939) qui ne comprendrait, à partir de la seconde année, qu'un seul type de « char puissant », l'option ayant été levée entretemps entre le futur char B1 de série et le futur char D2 :

— *1re hypothèse* (les chars B1 sont autorisés) :
350 chars B1 *(30 en 1935, puis 80 par an)*
150 chars D2 *(année 1935 seule)*
2 640 chars légers *(240 en 1935, puis 600 par an)*

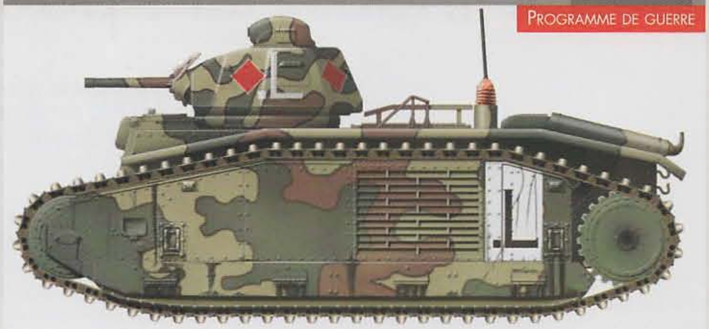
— *2e hypothèse* (les chars B1 ne sont pas autorisés) :
30 chars B1 *(année 1935 seule)*
750 chars D2 *(cinq années à 150 chars)*
2 640 chars légers *(240 en 1935, puis 600 par an)*

On le sait, la 1re hypothèse a prévalu. Et la prévision de janvier 1934 est étonnamment proche, à quatre mois près, de la réalité comptable du 30 avril 1940, même si les cadences de production ont été très lentes au démarrage, avec un rattrapage spectaculaire à la fin. Il n'est pas interdit d'écrire que **nous avions, au premier jour de la bataille, *produit* la quasi-totalité des chars dont les besoins avaient été estimés six ans auparavant**.

Reste la question : un « char puissant » *pourquoi faire ?* Nous entrons alors dans le débat sur la constitution des *divisions cuirassées* (DCr), pour lesquelles sont prévus 12 bataillons[7]. L'Histoire retient que les DCr ont été mises sur pied tardivement, faute des chars B disponibles. Or, en constituant la *division légère mécanique* (DLM) de bric et de broc à partir de 1933, les cavaliers avaient démontré qu'il était possible de développer un concept d'emploi sans disposer d'emblée du matériel correspondant. Les Allemands ne feront pas autrement.

Fiche d'identité du char B1 bis

PROGRAMME DE GUERRE



CONCEPTION ET PRODUCTION

Origine : programme de 1921 du général Estienne pour la construction en masse, par un consortium industriel (Renault, Schneider, FCM, Saint-Chamond et Delaunay-Belleville), d'un char dit « de bataille » de 15 t avec canon puissant en chasse qui, en évoluant, devient le « char B » (1926).

Essais des prototypes : 1924 (cinq premiers prototypes différenciés)
1929-1933 (trois premiers chars B de type unifié)

Premières commandes de série : 1934 (B1 bindé à 40 mm)
1935 (B1*bis* blindé à 60 mm)

Années de construction : 1935-1937 (B1) et 1936-1940 (B1*bis*)

Réception : déc. 1935-juillet 1937 (B1) ; à compter d'avril 1937 (B1*bis*)

Production totale (au 1er mai 1940) : 294 B1*bis* + 34 B1

Statut industriel en 1939 : **programme de guerre**

Constructeurs : Renault (moteurs et organes mécaniques, montage), ACT (Le Creusot), FCM, FAMH (Saint-Chamond), AMX.

RÉPARTITION AUX ARMÉES (10 MAI 40) ET À L'INTÉRIEUR (1er MAI 40)

I - Aux armées : 6 bataillons[1] (*1re DCr* : 28e et 37e BCC - *2e DCr* : 8e et 15e BCC - *3e DCr* : 41e et 49e BCC) 206 chars

(mais une douzaine de chars sont provisoirement indisponibles pour révision, etc.)

II - À l'intérieur :

Dans les parcs et dépôts, en école[2] *et divers* : 3 chars + 34 B1[3]
Dans les bataillons de manœuvre[4] : 50 chars
Disponibles à l'ERGM de Gien (ou en instance) : 35 chars

Total général (1er MAI 40) : **294 chars + 34 B1**

NOTES

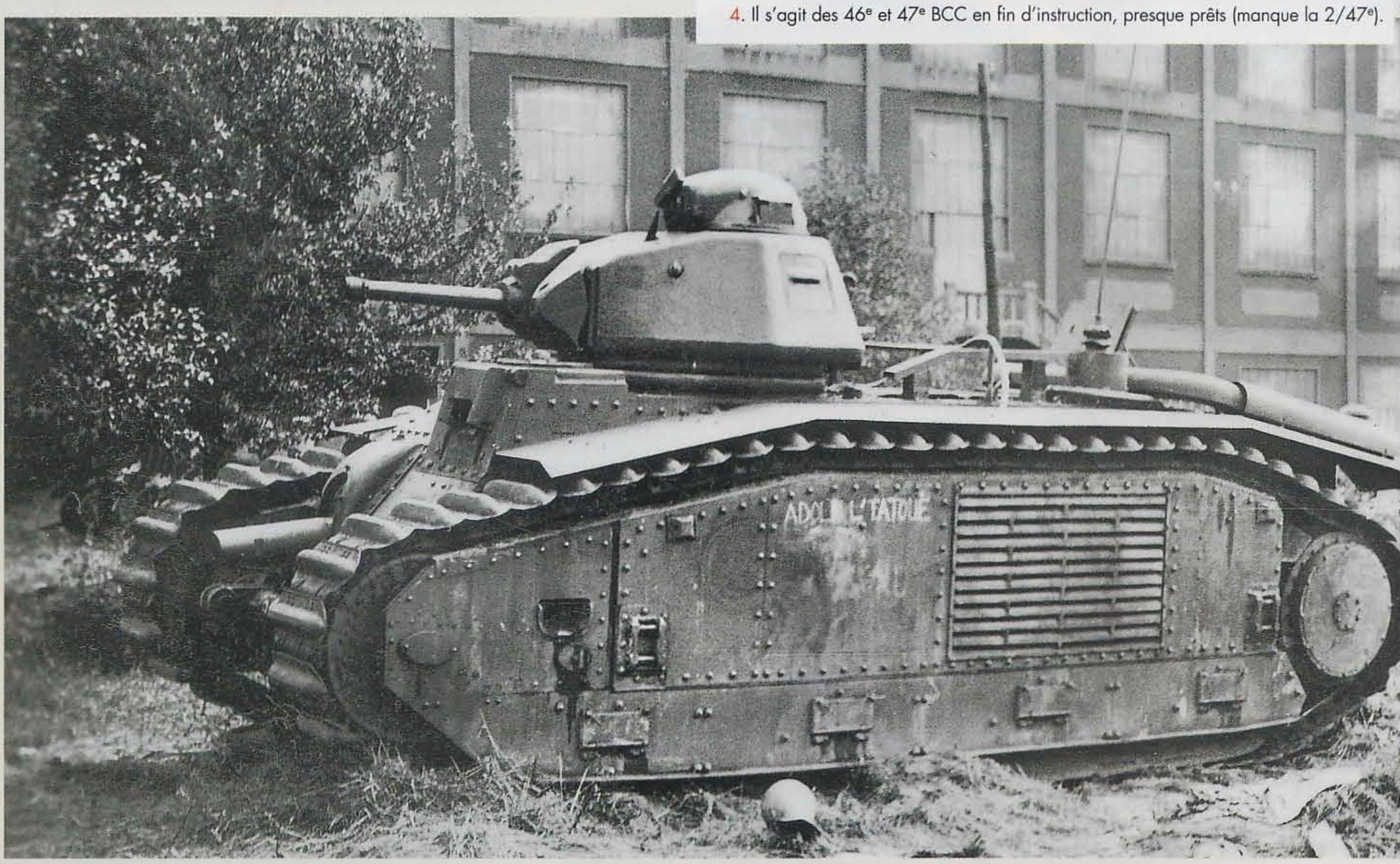
1. Les bataillons de B sont à 34 chars théoriques (dotation réalisée), et il existe en outre un char à la demi-brigade (absent à la 3e DCr).

2. Il existe 2 chars B à l'école des chars de Versailles (état du 28 septembre 1939).

3. Le 37e BCC, mobilisé en septembre 1939 sur B1, a achevé sa transformation sur B1*bis* le 2 mai 1940, en reversant ses 13 derniers B1 au PEB 101 de Mourmelon.

4. Il s'agit des 46e et 47e BCC en fin d'instruction, presque prêts (manque la 2/47e).

Profil Eric Schwartz, tableau de l'auteur © H&C 2006



Avec ses deux canons — un 75 mm en caisse et un 47 mm antichar en tourelle —, sa masse de 32 tonnes et son blindage de 60 mm, le char B1 *bis* est le plus puissant appareil de combat existant dans les armées d'Europe occidentale en 1940. Ce char voulu par le général Estienne dès 1921 mais élaboré avec une extrême lenteur dans un contexte politique, militaire et industriel qui ne s'y prêtait pas, ne prend sa forme aboutie qu'en 1934-35. Sur le char 549, qui a été replié à peine fini dans le cadre de l'évacuation des usines de Billancourt le 12 juin 1940 et a été abondamment photographié sous tous les angles (notre photo est inédite), une main française a écrit une apostrophe à la Poulbot : *Adolf l'tatoué.* *(Coll. Anciens des chars)*

L'essor industriel : pour tenir la distance

L'un des éléments qui troublent la vue de l'observateur des chars français de 1940 est la variété, la profusion — des esprits chagrins diraient la dispersion— des modèles employés, variété que notre planche centrale traduit bien[8].

Certes, il s'agit d'une réalité, mais aussi d'une photographie presque instantanée, qui n'avait nulle vocation à rester durablement figée : l'héritage du passé récent devait être rapidement effacé par la mise en place du programme de guerre, avec une montée en puissance phénoménale de l'industrie française.

En matière de chars, la ligne de conduite, aboutissant à la **standardisation**, est fixée par la lettre du 27 septembre 1939 d'Edouard Daladier, président du Conseil, ministre de la Défense nationale et de la Guerre qui, sous l'en-tête de l'EMA/SAET, s'adresse au ministre de l'Armement en ces termes :

« *Afin de pouvoir disposer dans un avenir prochain du maximum de chars de certaines catégories, j'ai décidé d'abandonner la fabrication de quelques types pour lesquels des commandes sont en cours ou étaient prévues à la mobilisation.*

***Chars légers** : les commandes de mobilisation de chars modèle 1936 FCM sont à annuler. L'effort est à porter au maximum sur les chars R 35 et H 39, dans une proportion qui ne doit dépendre que des possibilités de fabrication de ces deux types.*

***Chars D2** : la fabrication de ces chars est à arrêter dès que la commande en cours d'exécution de 50 chars de ce modèle sera terminée.*

***Chars B1 bis** : il convient d'utiliser à plein les disponibilités résultant de l'annulation des commandes de chars FCM et D2 pour accélérer au maximum, dès que possible* [souligné sur l'original], *la cadence de sortie des chars B1 bis.*

***Chars Somua** : la fabrication de ces chars est à poursuivre activement.*[9]

En conséquence, j'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien mettre en commande :

1 000 chars légers (R 35 ou H 39)
400 chars B1 bis
100 chars Somua

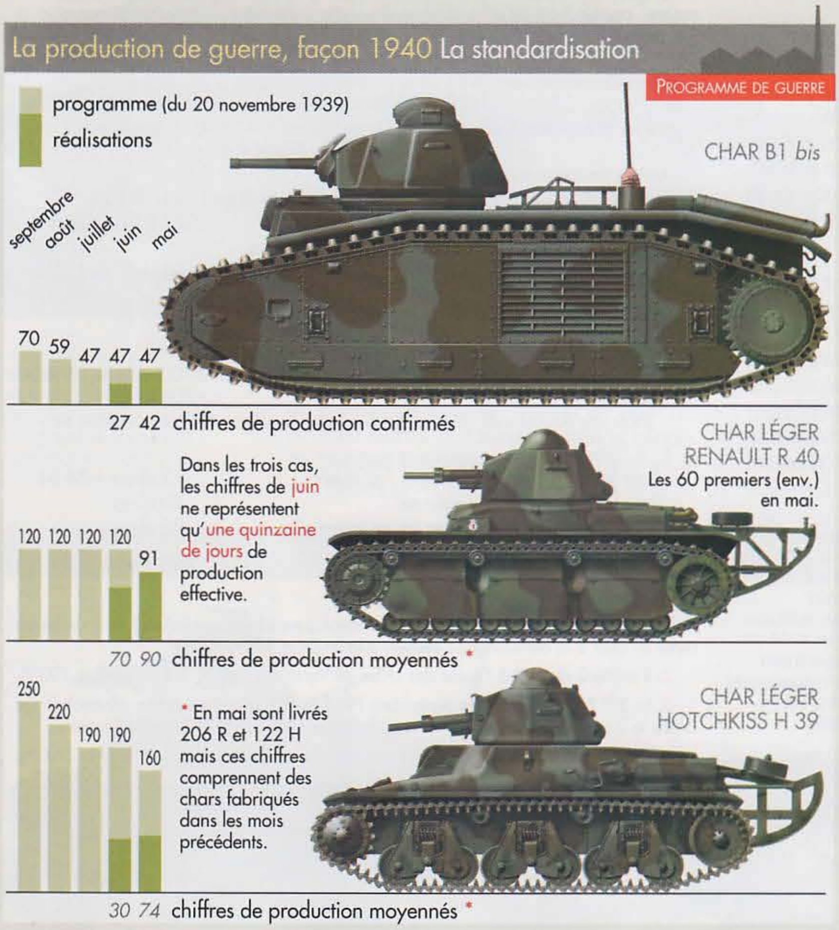
Je vous serais obligé de me faire connaître les délais que vous estimez nécessaire pour pouvoir atteindre des cadences mensuelles de fabrication de 300 chars légers et de 50 B1 bis. »

Ces cadences impressionnantes — on voit qu'il s'agit d'égaler en six mois de mobilisation industrielle ce qui a nécessité trois à quatre ans de réarmement — ne sont pas atteintes, loin s'en faut, en mai 1940. Cependant, la montée en puissance est réelle. Qu'on en juge par la production, moyennée, des trois mois pleins de mars à mai 1940 :

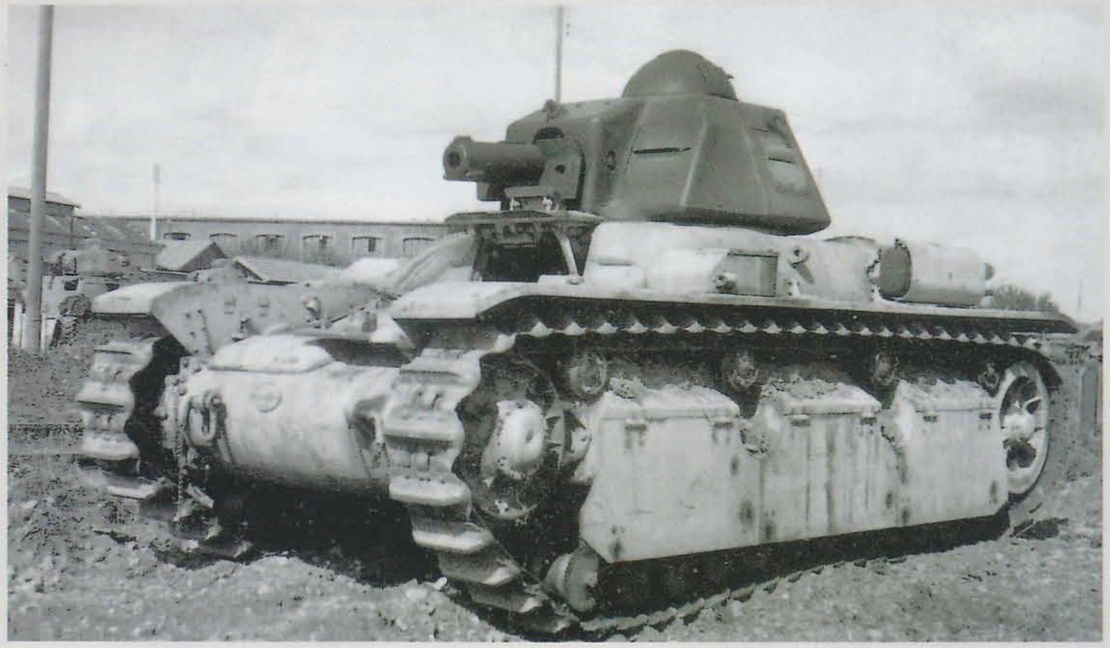
— *chars légers Hotchkiss* : 74 par mois
— *chars légers Renault* : 90 par mois
— *chars B1 bis* : 40 par mois.

De telles cadences sont déjà considérables, bien supérieures à ce qui se pratique alors outre-Rhin. C'est un des éléments que nous mettrons en lumière dans un futur article. ■

La production de guerre, façon 1940 La standardisation



Profils Eric Schwartz, tableau de l'auteur © H&C 2006

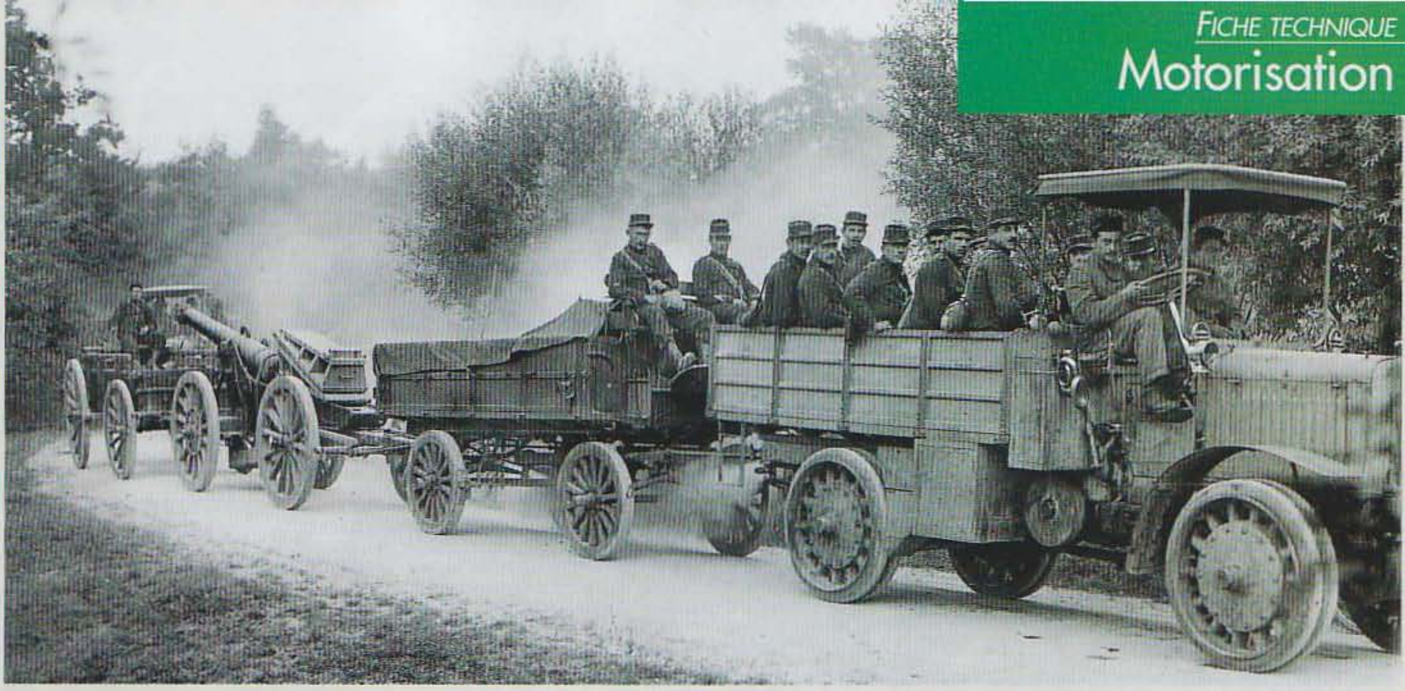


Muni de sa nouvelle suspension AMX et armé du canon de 37 SA 38 (ici absent, seul son manchon blindé est visible), le petit char Renault R 35, devenu le « R 40 », ne manque pas d'allure. Celui présenté sur cette photo, tout aussi inédite que les précédentes, semble également avoir été évacué de justesse de la chaîne de montage qui, pour les R 40, se trouvait à Satory, dans les installations de l'AMX. Le char porte encore sa peinture d'apprêt, alors que sa tourelle, fournie par Rueil, possède sa peinture définitive. Le canon long n'a peut-être jamais été installé. Au moins 130 chars R 40 sont sortis d'usine avant l'armistice.
(Coll. Anciens des chars)

Notes

[8] Et tel était l'un de ses objectifs.

[9] La question du programme des blindés de cavalerie fera bientôt l'objet d'une présentation synthétique analogue.

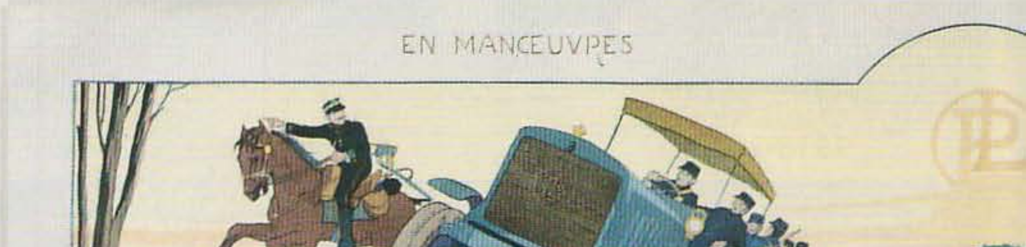


LE PREMIER QUATRE ROUES MOTRICES EN SERVICE DANS L'ARMEE FRANÇAISE

TRACTEUR D'ARTILLERIE CHATILLON-PANHARD 1911-1918

François VAUVILLIER

Avoir été le premier et demeurer, durant de longues années de guerre, parmi les meilleurs, tel est le privilège fort rare du tracteur d'artillerie Châtillon-Panhard.



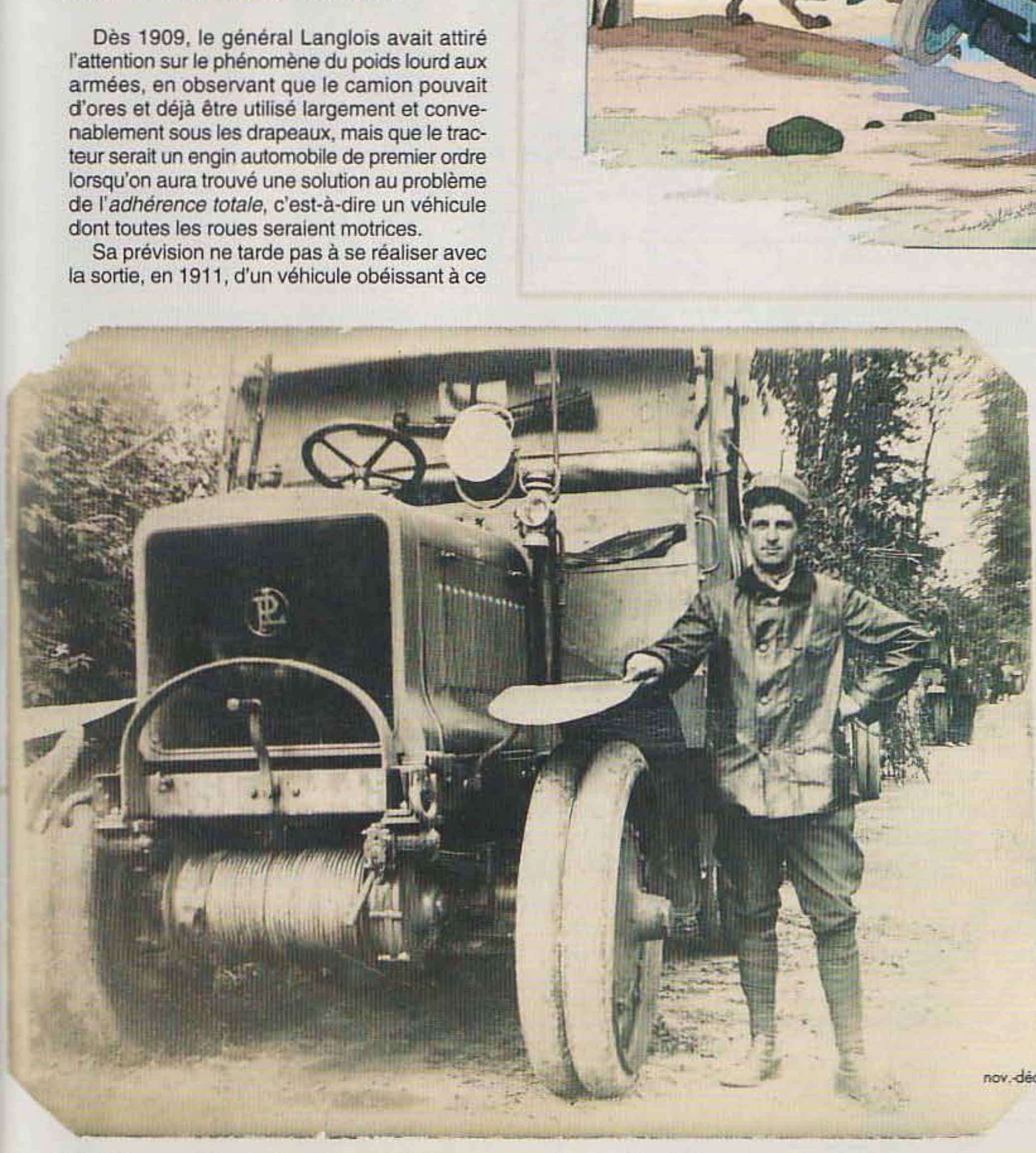
Peu avant la guerre, Panhard utilise avec fierté sa nouvelle image : une commande de 50 véhicules par l'armée, *en 1912*, est proprement extraordinaire.

En haut de la page.
Aux manœuvres, le Ier groupe du 4e RAL en mouvement, traînant dans un nuage de poussière ses 120 long de Bange au milieu d'un train de remorques. L'artillerie automobile est devenue réalité. *(Coll. F. Vauvillier)*

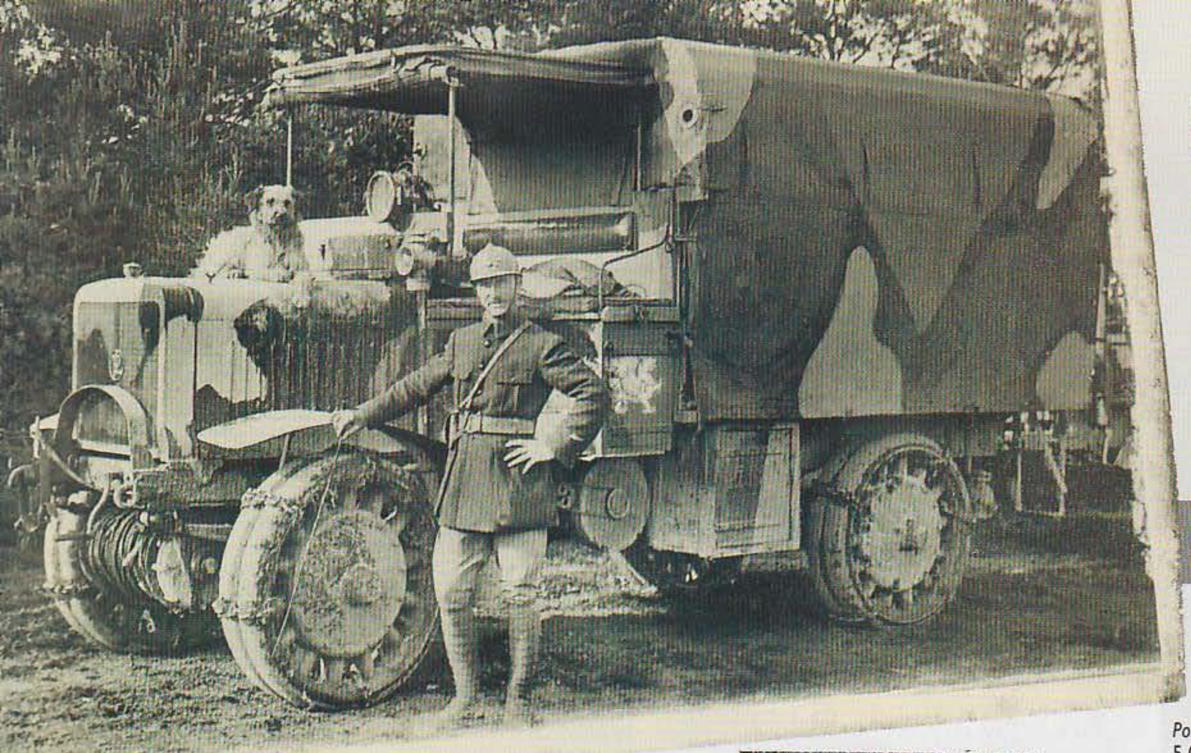
Dès 1909, le général Langlois avait attiré l'attention sur le phénomène du poids lourd aux armées, en observant que le camion pouvait d'ores et déjà être utilisé largement et convenablement sous les drapeaux, mais que le tracteur serait un engin automobile de premier ordre lorsqu'on aura trouvé une solution au problème de l'*adhérence totale*, c'est-à-dire un véhicule dont toutes les roues seraient motrices.

Sa prévision ne tarde pas à se réaliser avec la sortie, en 1911, d'un véhicule obéissant à ce principe, à quatre roues motrices et directrices. Le prototype de ce tracteur est construit par Panhard en coopération avec un artilleur célèbre, le lieutenant-colonel Deport qui, retraité de l'armée, a rejoint l'industrie d'armement, à la compagnie de Châtillon-Commentry.

Le tracteur, dénommé pour cette raison « Châtillon-Panhard », est présenté officieusement au concours militaire de 1911, mais c'est en juillet 1912 qu'il passe avec brio sa première épreuve en tant que tracteur d'artillerie, remorquant notamment en terrain accidenté un mor-



Une belle vue de face du tracteur Panhard de série, vers 1915-1916, avec son gros treuil mécanique sous le radiateur. *(Coll. F. Vauvillier)*



La fierté de piloter un tracteur Panhard se devine à l'attitude de notre maréchal des logis. Un camouflage splendide, librement exécuté, caractérise, durant la Grande Guerre, les véhicules attribués à l'artillerie. Et l'insigne au griffon sur le côté de la cabine achève de conférer à ce tracteur Panhard ses lettres de noblesse. *(Coll. F. Vauvillier)*

Tracteurs Panhard K 11 et K 13

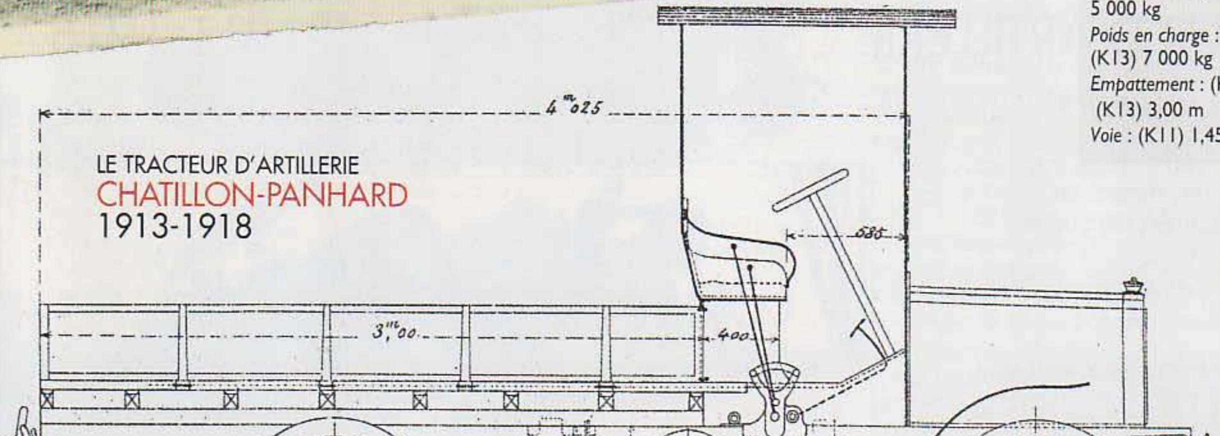
Moteur : Panhard 4 cylindres (K11) : 125 x 150 de 7 363 cm^3 44,7 ch à 1 000 tours/mn (K13) : 105 x 140 de 4 849 cm^3 38 ch à 1 000 tours/mn

Poids à vide : (K11) 5 500 kg (K13) 5 000 kg

Poids en charge : (K11) 8 000 kg (K13) 7 000 kg

Empattement : (K11) 3,32 m (K13) 3,00 m

Voie : (K11) 1,45 m ; (K13) 1,60 m



LE TRACTEUR D'ARTILLERIE
CHATILLON-PANHARD
1913-1918

Plan constructeur reproduit au **1/35**.

Ce joli tracé constructeur représente avec précision le châssis du tracteur K 11. En revanche, la carrosserie montrée, fort sommaire, correspond dans ses grandes lignes à celle du prototype présenté à l'armée en 1911. La carrosserie du tracteur de série, montré sur nos photos et tel qu'il a abondamment participé à la Grande Guerre, est assez différente. *(Coll. F. Vauvillier)*

tier de 220 (environ 12 tonnes), décomposé en un train de trois voitures.

Cette première suscite les plus grands espoirs et l'armée organise l'année suivante, en mars 1913, un concours de tracteurs à adhérence totale. Dès lors, le tracteur Châtillon-Panhard ne sera plus seul en lice et l'on verra divers constructeurs, dont principalement Latil (dès 1913) et Renault (en 1914), concourir eux aussi avec succès.

Mais le tracteur Panhard conserve plusieurs longueurs d'avance. Il est le premier à être commandé en série, dès 1912 (50 exemplaires livrés en 1913) et, à ce titre, le premier à entrer en service actif, au 4e régiment d'artillerie lourde.

Au concours de mars 1914, Panhard présente deux modèles distincts : son tracteur lourd déjà adopté, le K 11 de 35 HP, et un tracteur plus léger, le K 13 de 28 HP. Mais les conditions climatiques très mauvaises durant lesquelles le concours de 1914 se déroule tempèrent l'enthousiasme des officiels. Une seconde commande de 50 tracteurs Panhard est annulée et la commission recommande de ne plus accorder désormais de commandes qu'à titre de « *justes encouragements* ».

Un cataclysme d'une toute autre ampleur se chargera, dans les mois qui suivent, de faire pleuvoir sur Panhard mais aussi sur Latil et Renault, des commandes considérables de ces tracteurs à adhérence totale qui symbolisent l'entrée de l'artillerie dans l'ère de la motorisation. ■

LA PLUS GRANDE LIBRAIRIE SPÉCIALISÉE D'EUROPE

A&C

www.librairie-ac.com

LIBRAIRES SPÉCIALISÉS A&C OBJETS DE COLLECTIONS

19, avenue de la République, 75011 Paris
Tél. : 01 49 23 72 22 Fax : 01 40 21 97 55
Ouvert le lundi (12 h-19 h) et du mardi au samedi (10 h-19 h)

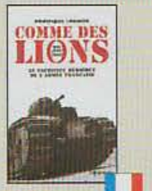
Sur place, retrouvez toute la gamme des numé

Toutes les nouveautés et 5000 titres sur www.librairie-ac.com

L'ensemble de cette page constitue un BON DE COMMANDE. Vous pouvez, soit la découper, soit la photocopier, et nous la renvoyer dûment remplie avec votre règlement.
Si vous passez à Paris, n'hésitez pas à venir nous rendre visite. Tous les ouvrages présentés ici sont (sauf rupture momentanée de stock), disponibles dans nos rayons, en compagnie de milliers d'autres.

RÉCITS ET ÉTUDES HISTORIQUES

❑ 26 €
Port : 5 €*
La Campagne de 1940
– Sous la direction de C.Levisse-Touzé.
584 pages. Actes du Colloque 16/18-11-2000.
Réf. 85962.



❑ 20 €
Port : 5 €*
Mai-Juin 1940 – Le Sacrifice de l'Armée Française,
par D. Lormier.
Récit de 328 pages et 1 cahier-photos.
Réf. 95729.

❑ 21,19 €
Port : 5 €*
1940 – L'Effondrement,
par H. de Wailly.
Récit de 410 pages.
Réf. 85302.

❑ 22,71 €
Port : 5 €*
Abbeville 1940 – La Victoire évaporée,
par H. de Wailly.
Récit de 306 pages et 1 cahier-photos.
Réf. 95138.

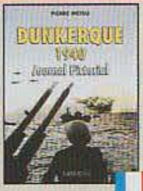
❑ 19,67 €
Port : 5 €*
Abbeville 1940 – De Gaulle sous le Casque,
par H. de Wailly.
Récit de 338 pages et 1 cahier-photos.
Réf. 85322.

❑ 17 €
Port : 5 €*
De la Meuse à la Mer.
Etude 166 pages ill. de cartes et organigrammes.
Réf. 85096.

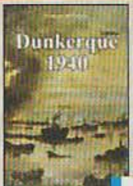
❑ 33 €
Port : 5 €*
L'Armée Blindée Française (1) Mai-Juin 1940 !,
par G. Saint-Martin.
Campagne & Stratégie.
366 pages.
Réf. 88390.

❑ 22,10 €
Port : 5 €*
Les Soldats de 40 dans la première Bataille de Normandie,
par R.G. Nobécourt.
Récit de 396 pages.
Réf. 86099.

ALBUMS HISTORIQUES ET CAMPAGNES



❑ 29,50 €
Port : 6,25 €*
Dunkerque 1940- Journal,
par P. Metsu.
112 pages ill. de photos noires et couleurs inédites.
Réf. 95911.



❑ 29,50 €
Port : 6,25 €*
Dunkerque 1940,
par F. de Lannoy.
168 pages ill. de 350 photos d'archives et cartes.
Réf. 95638.

❑ 15 €
Port : 7,50 €*
Chronique illustrée de la 2GM,
par A. de Roquefeuil.
126 pages. Témoignage historique à travers un journal dessiné.
Réf. 95825.

❑ 32 €
Port : 6,25 €*
Le Carnet de Guerre de Bon Papa,
par M. Euvrard.
Cahier manuscrit ill. de facs-similés couleurs.
Réf. 95522.

❑ 25 €
Port : 6,25 €*
Saint-Nazaire 1939-1940,
par L. Brauer.
150 pages et 350 documents et photos inédites.
Réf. 95592.

❑ 70 €
Port : 10,70 €*
Blitzkrieg à l'Ouest,
par J.-P. Pallud.
Album Mémorial de 480 pages et 1000 photos.
Réf. 85626.

❑ 13,60 €
Port : 6,25 €*
La Bataille des Alpes 1939-1940 ;
par Y. Béraud.
78 pages ill. de photos noires et couleurs.
Réf. 85580.

❑ 35 €
Port : 6,25 €*
The French Army Order of Battle 1939-1940 Vol.4,
par L. Sharp.
170 pages.
Réf. 95753.

UNIFORMOLOGIE ET ARMEMENTS

❑ 13,60 €
Port : 6,25 €*
Les Equipages des Chars de Combat 1939-40,
par J.-P. & O. André.
78 pages ill. de photos noires et couleurs.
Réf. 36501.

❑ 45 €
Port : 7,50 €*
Les Ailes Françaises sous l'Uniforme 1912-1945,
par B. Chapelle.
160 pages ill. de photos noires et couleurs.
Réf. 36441.

❑ 35 €
Port : 7,50 €*
Les Coiffes Militaires et Civiles du 3ème Reich,
par E. Royot.
214 pages de photos couleurs.
Réf. 36502.

❑ 34 €
Port : 7, 50 €*
Le Guide Pratique des Armes Françaises,
par J.Huon & J.-C. Schlinger.
206 pages ill. de 250 photos N&B.
Réf. 11043.

❑ 35 €
Port : 7,50 €*
Les Fusils à Verrou,
par J. Huon.
267 pages ill. de 300 photos N&B.
Réf. 11041.

❑ 7,50 €
Port : 5 €*
Les Armes Françaises en 1939-1940,
par J. Huon.
48 pages ill. de photos N&B et couleurs.
Réf. 11965.

❑ 7,50 €
Port : 5 €*
Les Armes Allemandes du Jour J,
par J.Huon.
48 pages ill. de photos N&B et couleurs.
Réf. 11989.

❑ 7,50 €
Port : 5 €*
Les Armes Italiennes en 1939-1940,
par J. Huon.
48 pages ill. de photos N&B et couleurs.
Réf. 11964 .

BLINDÉS ET AVIONS

❑ 14,50 €
Port : 5 €*
Hotchkiss H35/H39.
64 pages,150 photos N&B et 36 profils couleurs.
Réf. 21084.

❑ 14,50 €
Port : 5 €*
Juin 40, l'Impossible sursaut.
64 pages ill. de photos N&B et profils couleurs.
Réf. 21223.

❑ 14,50 €
Port : 5 €*
Renault R35/R40.
64 pages ill. de photos N&B et profils couleurs.
Réf. 20901.

❑ 14,50 €
Port : 5 €*
Les Chars B1/B1 bis/B1 ter.
64 pages ill. de photos N&B et profils couleurs.
Réf. 20665.

❑ 22,71 €
Port : 5 €*
Mes Carnets Juin 1940 – Août 1943,
par R. Mouchotte.
Mémoires de 259 pages.
Réf. 30617.

❑ 42 €
Port : 7,50 €*
Le Bloch 174 et ses dérivés,
par J. Moulin.
240 pages, 300 ph. N&B et 26 profils couleurs.
Réf. 34403.

❑ 50 €
Port : 7,50 €*
Les Bombardiers en piqué Loire-Nieuport du Ni-140 au LN-142 1932-47,
par A. Prudhomme.
192 pages ill. de ph. N&B et profils couleurs.
Réf. 34292.

MARINE

❑ 45 €
Port : 7,50 €*
Les Cuirassés de 15000 tonnes,
par G. Prévoteaux.
180 pages ill. de photos et profils N&B et couleurs.
Réf. 50441.

❑ 18 €
Port : 6,25 €*
La Marine française,
par Y. Buffetaut.
96 pages ill. de photos N&B et couleurs.
Réf. 27073.

❑ 38 €
Port : 6,25 €*
Les Sous-marins de 1500 tonnes,
par C. Picard.
128 pages ill. de photos N&B et couleurs.
Réf. 27070.

❑ 18 €
Port : 6,25 €*
Les Cuirassés français en Image,
par J. Moulin.
96 pages et 45 photos N&B.
Réf. 27072.

❑ 18 €
Port : 6,25 €*
Les Sous-marins français en images,
par J. Moulin.
96 pages et 45 photos N&B et couleurs.
Réf. 50431.

Sur place, bénéficiez de toutes les promotions temporaires sur la gamme des livres **Histoire & Collections.**

Attention : toutes les offres figurant sur ce document sont limitées à une durée de 2 mois, tant en ce qui concerne la disponibilité des ouvrages que leur prix, en raison des fluctuations des taux de change.

en français
en anglais
en allemand

A&C Merci de cocher les ouvrages choisis et de nous renvoyer l'ensemble de cette page (original ou photocopie), dûment remplie avec votre règlement à
A&C, 19, avenue de la République, 75011 Paris

GRM 74

Nom & Prénom ____________________

Adresse ____________________

Code postal |_|_|_|_|_| *Ville* ____________________

Pays ____________ *Adresse e-mail*** ____________

MONTANT TOTAL* : .... €

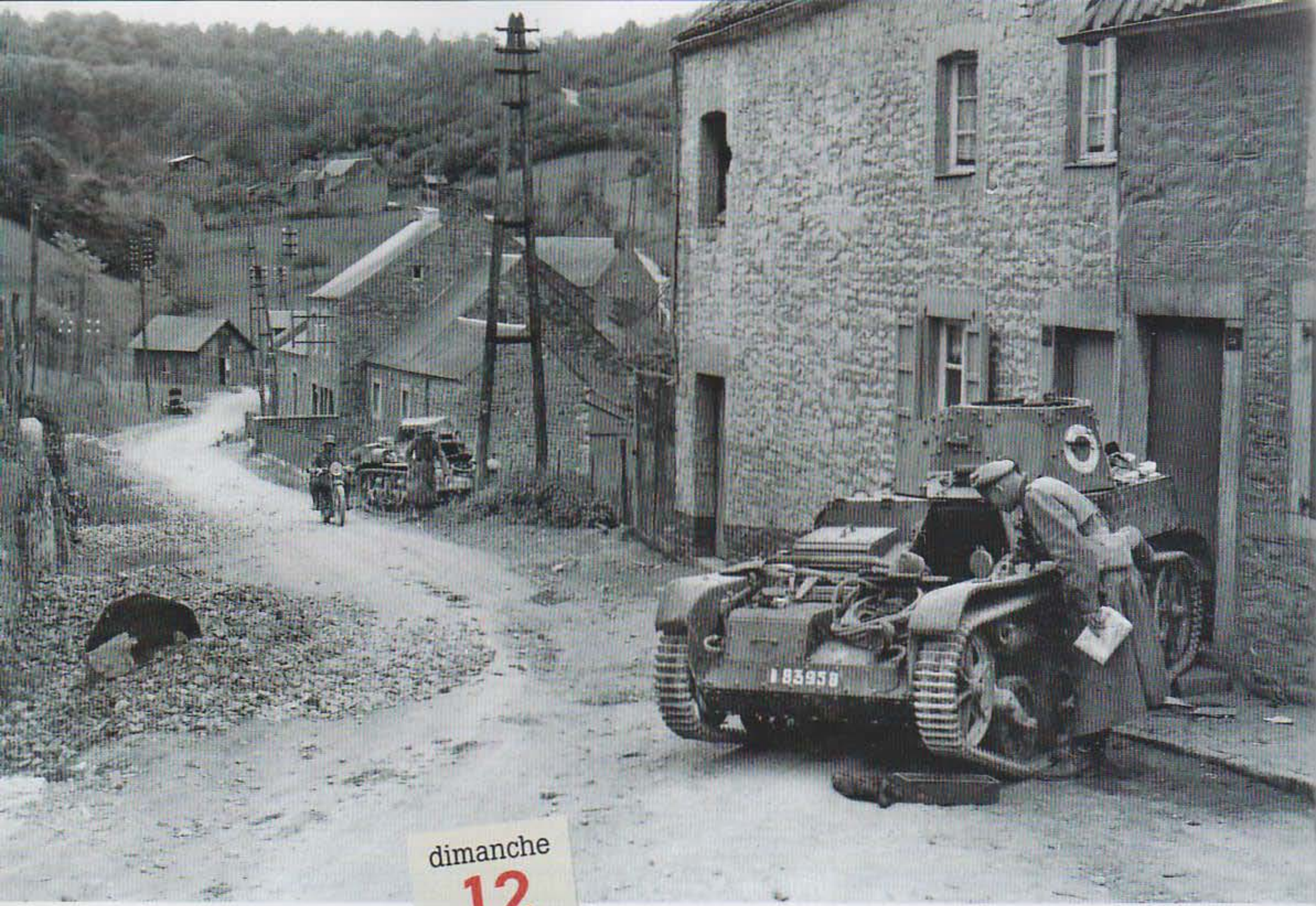
RÉGLEMENT PAR : ❑ *Mandat* ❑ *Chèque*

❑ *CB* |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|

INDIQUEZ LES TROIS DERNIERS CHIFFRES QUI FIGURENT DANS LE CADRE SIGNATURE AU DOS DE VOTRE CARTE : |_|_|_|

Date d'expiration : |_|_| / |_|_| *Signature* :

* ***Frais de port groupés :*** 13,75 € tout compris pour 3 ouvrages et plus
Ajouter 5 € par commande pour : Europe - DOM-TOM - Reste du monde nous contacter
**En indiquant votre adresse, vous autorisez A&C à vous envoyer ses publicités.



dimanche
12
MAI
Pentecôte

1940 PENTECÔTE

Deux AMR 33 du II/14e RDP (5e escadron) ont été détruites à Crupet, dans la rue Haute. Cette photo bien connue permet de découvrir les deux voitures depuis le coude de la rue, à l'endroit où elle amorce sa descente vers le croisement de la route de Durnal. L'une des AMR 33, 83 958, a percuté la façade d'une maison, sans doute en reculant. L'autre se situe en contre-bas. Tout le glacis avant est encombré d'un bric-à-brac important. *(BA)*

2006 **Les mêmes lieux.** *(Photo J.-Y. Mary)*

Texte et documentation
Jean-Yves Mary

Deux photos bien connues, et tout récemment la découverte de clichés inédits des mêmes scènes : il n'en fallait pas plus pour retourner sur le terrain, aux confins des Ardennes belges, et se replonger dans l'Histoire.

12 mai 1940... Depuis deux jours déjà, la cavalerie de la 9e armée tente de mener à bien la mission qui lui a été confiée : retarder le plus possible la progression allemande pour donner le temps à l'infanterie de venir border la Meuse. Malheureusement, les détachements de découverte des 4e et 1re DLC ont été bousculés dès leur prise de contact au matin du 11 mai et, depuis lors, leur action se limite à un décrochage plus ou moins organisé vers la Meuse. Le 12 mai au matin, nos cavaliers ont encore l'espoir de tenir sur des lignes de repli successives, mais Hoth qui commande le AK XV n'entend certainement pas partager ce programme. Il fixe à ses deux Panzerdivisionen (5. et 7. PzDiv) un objectif fort simple : rejeter la cavalerie française de l'autre côté de la Meuse. Les 4e et 1re DLC vont connaître une journée difficile.

La cavalerie de la 9e armée en difficulté

Depuis la veille, la 5. PzDiv est sur l'Ourthe. Alors que les gros de la division se débattent avec des problèmes de franchissement, le Vorausabteilung Werner[1] s'élance dès 5 h en direction de Marche, couvert sur sa gauche par les détachements avancés de la 7. PzDiv. Face aux avant-gardes des deux Panzerdivisionen du Gruppe Hoth, les éléments motorisés de la 4e DLC (14e brigade légère motorisée : 4e RAM et 14e RDP) ont amorcé leur repli pour s'organiser défensivement sur la ligne Havelange – Porcheresse – Haversin, conformément aux ordres reçus la veille à 21 h 35 :

– *le groupement Nord* (chef d'escadrons Préaud : 1er GRDI [5e DIM] et 1/1er GRCA) est sur la ligne Havelange – Porcheresse depuis 2 h,

– *le groupement Centre* (chef d'escadrons Pommares : II/14e RDP et 2/4e RAM) doit aller s'établir sur les hauteurs à l'ouest de Nettine et aux lisières du bois de l'Abîme, entre Haversin et Janée,

– *le groupement Sud* (lieutenant-colonel Grévy : I/14e RDP et 1/4e RAM) est déployé à hauteur d'Haversin : le 4e escadron tient le village avec deux pelotons (Berfran et Héry) cependant que trois pelotons sont déployés face aux routes de Serinchamps (peloton de Sillans avec un canon de 25), d'Hogne (peloton Desouches avec un canon de 25) et Sinsin (aspirant Berthucat). Le 3e escadron tient la route de Buissonville.

Derrière cette première ligne de défense, les éléments à cheval de la division (4e brigade à cheval : 8e et 31e dragons) organisent une seconde position sur la ligne Sorée – Hamois – Emptinne avec :

– le 94e GRDI (5e DINA – chef d'escadrons de Fraguier) à Sorée et Schaltin,

– le 31e dragons (colonel Rey) sur la ligne Hamois - Emptinne,

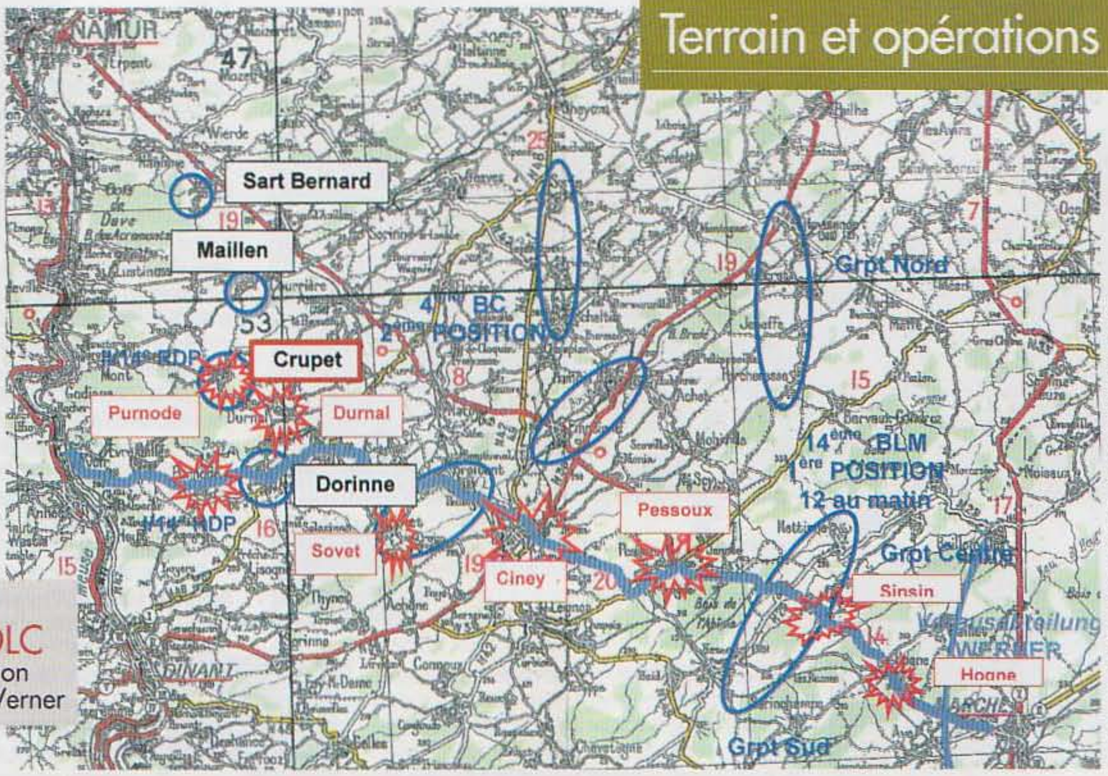
– le 8e dragons (colonel Cuny) à Braibant, Halloy et aux lisières ouest de Ciney.

Dès 7 h 30, le Vorausabteilung Werner prend le contact des éléments motorisés, à Hogne et à Sinsin notamment. Des pertes sérieuses de part et d'autre sanctionnent l'âpreté des combats[2], mais la situation va se décanter favorablement pour les Allemands. En effet, le général Barbe commandant la 4e DLC apprend vers 8 h, de la

Notes

1. Bien qu'il s'agisse d'un détachement d'avant-garde, le VA Werner n'en est pas moins une unité lourde puisqu'il comporte le Pz. Aüfkl. Abt 8 renforcé du II/PzRgt 31, des 1. et 5. Kp du Schtz.Rgt 13, des 1. et 2. Kp du Pz.Pi.Btl 89, de deux batteries d'artillerie (3./AR 116 et 4./AR 48) et de la 2. Kp du Pz.Jäger Abt. 53.

2. Au groupement Sud, la journée commence par un regrettable incident : vers 7 h 30, les servants d'un canon de 25 du peloton de Sillans allument par erreur deux AMR 33 de la 1e DLC qui se repliaient et ils tuent deux dragons du 5e RDP.



12 mai 1940
Repli de la 4e DLC
devant la progression
du Vorausabteilung Werner

Fond de carte Michelin d'époque, du type utilisé par les combattants. DR

DRAMATIQUE À CRUPET

bouche du commandant Decazars, officier de liaison de la 9e armée, que la division doit repasser au-delà de la Meuse en raison du décrochage de la 1re DLC qui elle-même s'aligne sur la 3e brigade de spahis[3].

« *Le projet initial de tenir jusqu'au soir sur les positions doit être abandonné et c'est un repli de jour qu'il convient dès lors d'envisager avec tous les inconvénients que peut comporter une semblable opération* » (JMO/4e DLC).

À 10 h 15, le général Barbe commandant la 1re DLC fixe les modalités de repli des cavaliers (ordre général d'opérations n° 17) :

« *La 14e BLM et le 1er GRDI et les éléments de renfort, entameront leur repli à partir de 10 h pour se porter à l'ouest de la Meuse, en laissant à l'est de la Meuse de solides points d'appui avec moyens de défense antichars à Sart-Eustache[4] – Maillen – Crupet et Dorinne* ».

De solides points d'appui certes, mais pour une mission particulièrement limitée dans le temps :

« *Le repli des éléments tenant les points d'appui de Sart-Eustache – Maillen – Crupet – Dorinne s'effectuera une heure après le passage des derniers éléments de la 4e BC et des GR sous la protection des engins blindés* ».

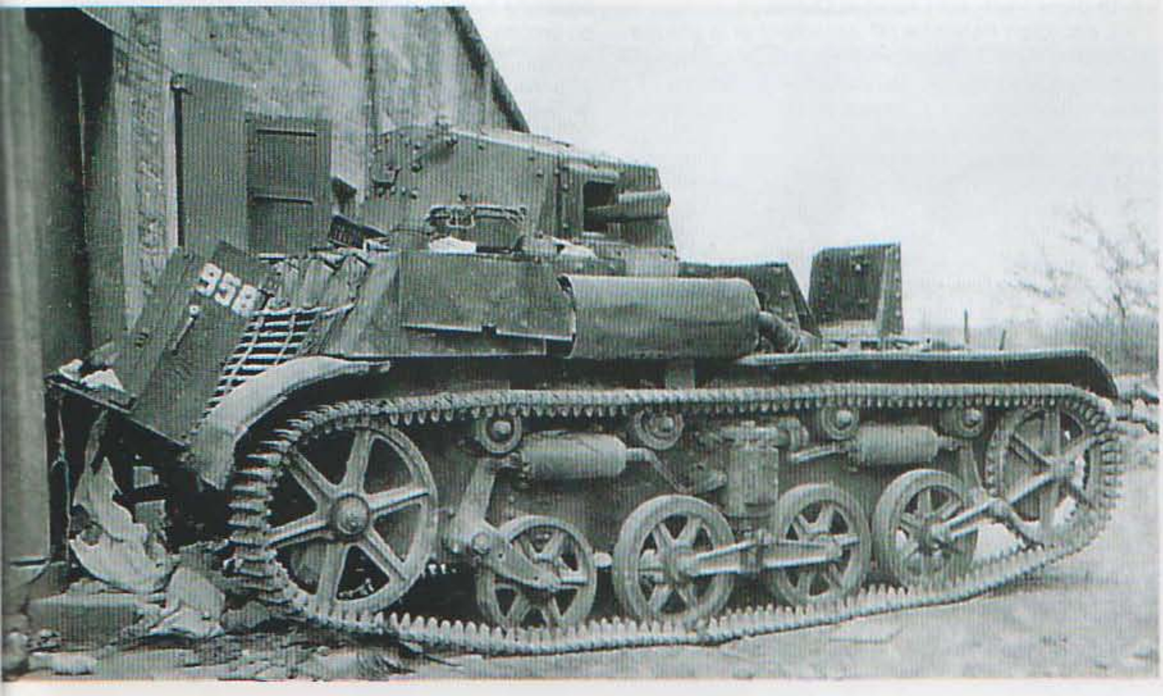
Ainsi, la 14e BLM, les groupes de reconnaissance et l'artillerie doivent se replier immédiatement d'un bond au-delà de la Meuse[5] sous la protection de deux pelotons motos du 1er GRDI (Sart-Bernard et Maillen) et du 14e RDP qui, lui, doit tenir les points d'appui de Crupet et Dorinne. Cette manœuvre en tiroir a pour effet de

Notes

3. Les Allemands sont parfaitement informés de la manœuvre française par une instruction trouvée sur un prisonnier.

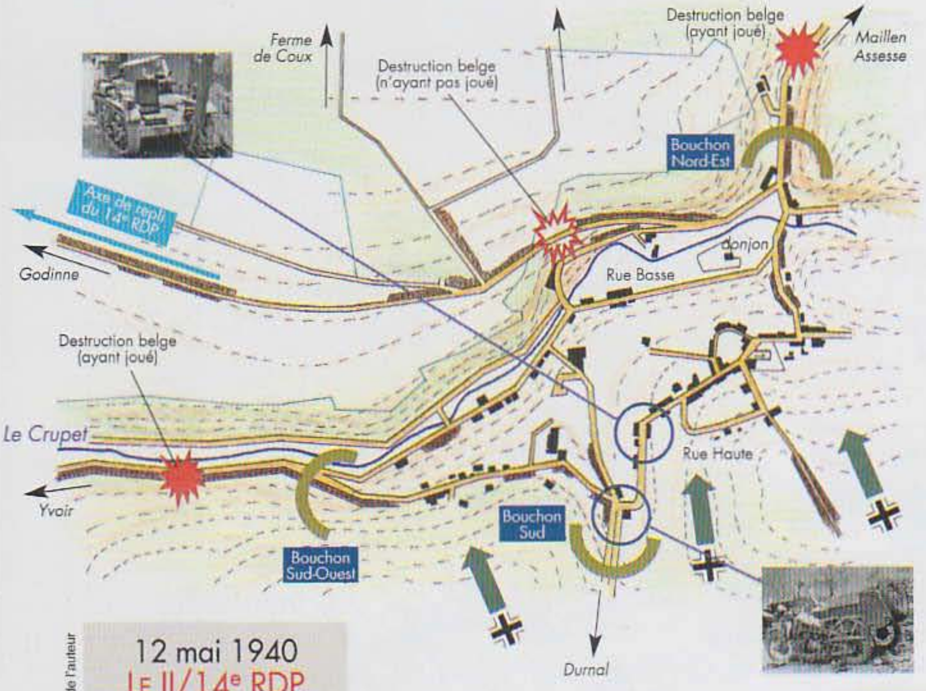
4. Il semble que dans l'instruction de la 4e DLC, il y ait confusion entre Sart-Bernard, près de Maillen et Sart-Eustache qui se trouve au sud de Charleroi.

5. Zone de stationnement de la 14e BLM à l'ouest de la Meuse, région Fosse – Bambois – Sart-Eustache en dégageant l'itinéraire le Châtelet – Vitrival qui est réservé à la 1re armée.



Inédit
Ce gros-plan en contrechamp de l'AMR 33 83 958 permet de constater que sa tourelle est orientée vers les pentes qui dominent levillage et par lesquelles se sont infiltrés les assaillants. Comme une maison se trouve dans le champ de tir de la blindée, on peut supposer qu'elle a reculé rapidement pour se soustraire à des tirs et a percuté la façade au cours de sa manœuvre. Cette série de photos inédites provient de l'album d'un ancien de la Inf.Div. 28 qui progresse parallèlement à la 5. PzDiv. *(Coll. J.-Y. Mary)*

2006 La façade n'a absolument pas changé. *(Photo J.-Y. Mary)*



12 mai 1940
Le II/14e RDP
à Crupet
face à la 5. Pz.Div.

Cartographie de l'auteur

dégarnir tout à fait la 4e brigade de cavalerie (8e et 31e dragons) et le 94e GRDI qui tiennent la route Ciney – Emptinne et n'entameront leur repli qu'à partir de 12 h, sous la protection des AMD du 4e RAM pour la 4e BC et du 1er GRDI pour le 94e GRDI. Une situation délicate pour les cavaliers qui peuvent tout au plus espérer que les Allemands ne viendront pas trop contrarier ce décrochage impromptu…

Or, vers 12 h 30, le Vorausabteilung Werner qui vient d'être temporairement rattaché à la 7. PzDiv, s'emploie à refouler les chars Hotchkiss du 3e escadron du 4e RAM à Pessoux et au sud-est de Ciney[6], ce qui fait qu'en début d'après-midi, il n'a plus devant lui que les cavaliers des 8e et 31e Dragons qui se replient sous la protection des blindés du 4e RAM. La prochaine résistance organisée sera Crupet.

Le II/14e RDP résiste à Crupet

Le 14e RDP a donc entamé un repli assez brutal sous la pression de l'ennemi pour gagner les positions prescrites : le Ier bataillon (chef d'escadrons Sonnery), fortement accroché à Haversin, parvient après un décrochage pénible à se reporter sur Dorinne ; le II/14e RDP[7] engagé à Pessoux auprès du 4e RAM, se replie dès 9 h 15 d'une traite, sur Crupet et Durnal :

« *L'escadron Feuillatre (8e escadron) et le groupe de Rolland du 4e RAM décrochent ensuite sans incidents sous la protection de l'escadron AMR/moto (5e escadron) du bataillon. L'ennemi ne suit pas. En fin de mouvement, le groupement Feuillatre occupe Durnal et le groupement Margot (7e escadron) Crupet, renforcé par l'escadron AMR/moto* » (JMO du II/14e RDP).

dimanche
12
MAI
Pentecôte

L'escadron AMR/moto forme un élément retardateur, voué à résister sur place

Le commandant Pommares qui suit le IIe bataillon[8] décide de s'installer sur une croupe au nord de Crupet, dans la ferme isolée de Coux. C'est là qu'il reçoit du lieutenant Boisredon, envoyé par le colonel du Temps qui commande la 14e BLM, l'ordre de replier le 14e RDP à l'exception d'un élément retardateur destiné à résister sur place cependant que le capitaine Vatron porte le même ordre au chef d'escadrons Sonnery, commandant le I/14e RDP à Dorinne[9] :

« *Le IIe bataillon du 14e RDP repassera la Meuse au plus tôt, laissant à Crupet un détachement retardateur, composé de l'escadron AMR/moto et des canons de 25. Ce détachement ne devra décrocher qu'une heure après le passage des derniers éléments de la brigade à cheval de la division (8e - 31e dragons)* » (rapport du chef d'escadrons de Longueau commandant le II/14e RDP. Notons cependant que le chef d'escadrons de Longueau n'a pas participé aux opérations du 12 mai).

Conformément aux ordres reçus, Pommares décide de ne maintenir à Crupet que le 5e escadron (AMR et motos) et deux pelotons de canons de 25 du 4e EDAC dont il prend personnellement le commandement. Tous les autres éléments du II/14e RDP, sous le commandement du capitaine Aublet, prennent la route de la Meuse qu'ils franchissent au pont de Godinne.

Aussitôt, Pommares organise la défense du village avec les éléments dont il dispose. Crupet présente une configuration particulière : la partie basse du village (rue Basse) que traverse la route Assesse – Yvoir, est établie le long du Crupet et elle abrite un très beau donjon médiéval trônant au milieu d'un étang faisant douve. De cette partie basse, partent les routes vers Assesse, Maillen, Yvoir et Godinne. La partie haute (rue Haute) s'étale à flanc de colline, sur un replat allongé auquel on accède par les deux extrémités. Sur cette rue Haute, se greffe la route qui descend de Durnal.

À 14 h, le dispositif est en place : pour assurer une défense sur tous les axes de pénétration, Pommares a dû diluer son dispositif en répartissant ses AMR[10] et les huit canons de 25 mm antichars dont il dispose aux sorties nord-est (Assesse – Maillen), sud (Durnal) et sud-ouest (Yvoir) de Crupet, ce qui lui permet de tenir les axes routiers, d'autant que des destructions ont été mises en place par le génie belge : le sous-lieutenant Staffe du 3e peloton de la 1re compagnie du 10e bataillon du génie attend pour les faire jouer d'en recevoir l'ordre[11]. L'axe de repli vers la Meuse se limite donc à la route de Godinne par laquelle doivent s'écouler les cavaliers. Cependant, la configuration du terrain ne joue pas en faveur des dragons car le village est dominé, au sud, par les hauteurs boisées de Durnal propices à des infiltrations au centre du dispositif. C'est donc une mission particulièrement difficile qui attend le 5e escadron si les Allemands surgissent sur les talons de la 14e BC. Pour le savoir, il n'est d'autre solution que d'attendre le passage des cavaliers…

Ceux-ci apparaissent par la route de Durnal vers 15 h. Ce sont les hommes du 31e dragons qui se replient depuis Braibant : ils traversent le village et se dirigent vers Godinne par la route de Mont. Le colonel Rey qui commande l'unité passe parmi les derniers, informant au passage Pommares qu'il y a encore un groupe d'escadrons derrière lui. En fait, ce n'est pas tout à fait exact car il n'y a plus que le 3e escadron du capitaine Arnoux de Maison-Rouge, l'autre escadron du groupe, le 4e du lieutenant du Sepech ayant pu se replier vers Profondeville par un autre itinéraire. Le 3e escadron a mission de couvrir le repli du 31e dragons en constituant un bouchon à Durnal, c'est-à-dire à deux kilomètres à peine en avant de Crupet et d'y tenir jusqu'à 16 h 15 ! Fallait-il organiser un bouchon à Durnal que le 8e escadron du II/14eRDP avait évacué en début d'après-midi ?

On peut en douter alors que Crupet est solidement tenu par le 5e escadron qui dispose d'une puissance de feu certainement supérieure à celle de l'escadron de Maison-Rouge. En tous cas, les dragons de Pommares savent qu'ils doivent attendre au moins jusqu'à 16 h 15 avant de voir arriver les derniers cavaliers.

Les premiers à passer sont tout d'abord deux pelotons de chars Hotchkiss du 4e RAM (pelotons Faugère et Rocher) détachés auprès du 31e dragons et qui à défaut d'avoir pu établir le contact avec cette unité, se replient sur ses talons. Puis vers 16 h, de Maison-Rouge arrive enfin mais il est seul… ou presque :

« *À 16 h, passent au grand trot le capitaine de Maison-Rouge, une balle dans le bras, puis deux cavaliers et un brigadier. Ils rendent comptent que le groupe, accro-*

NOTES

[6] Le 4e RAM doit notamment traverser Ciney sous un bombardement aérien, les ponts sautant immédiatement après le passage du 3e escadron qui ferme la marche.

[7] Commandé temporairement par le capitaine Aublet du 5e escadron en remplacement du chef d'escadrons de Longueau en permission au 10 mai et qui ne rejoindra que le 13 mai.

[8] En l'absence du commandant du bataillon.

[9] Le chef d'escadrons Sonnery estimant peu favorable la position de Dorinne, décide de s'installer à Purnode. Accroché à partir de 15 h, le I/14e RDP parvient à se replier sous le feu et à passer la Meuse au pont d'Yvoir vers 16 h 30.

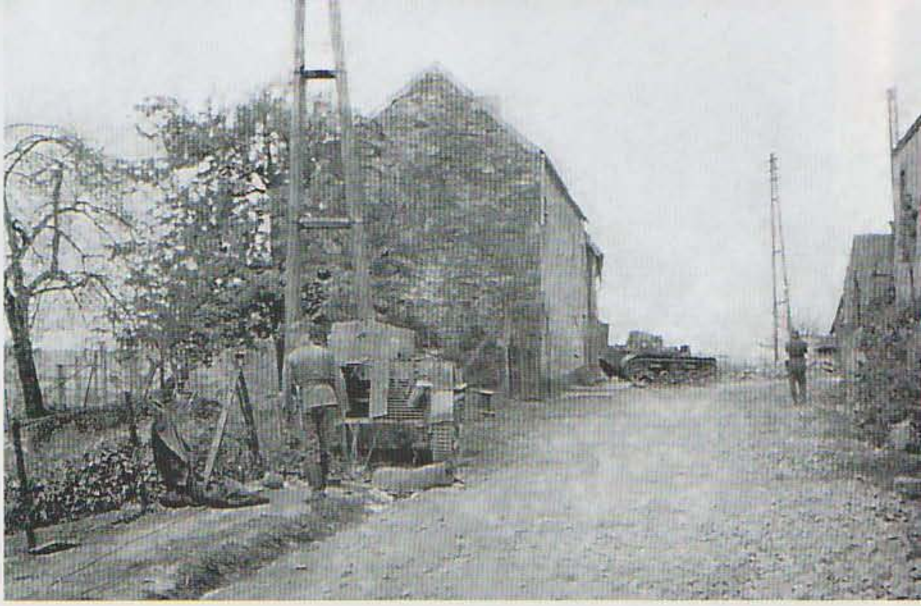
[10] En principe dix (dotation théorique après le départ du capitaine Aublet qui s'est replié avec son AMR de commandement). On ne peut cependant exclure que le II/14e RDP ait perdu l'une ou l'autre AMR dans les actions précédentes même si les archives de l'unité n'en font pas état

[11] Les destructions de Sorinne et Gesves ont sauté, semble-t-il, vers 10 h 15.

[12] Le KTB de la 5. PzDiv n'évoque pas le combat de Crupet. On en est donc réduit à supposer que les éléments qui attaquent le village appartiennent au Pz.Aüfkl.Abt 8 sans doute renforcé. Cette unité est chargée de couvrir à droite la progression du VA Werner qui dégringole sur Yvoir par la route d'Evrehailles après avoir bousculé le I/14e RDP à Purnode.

[13] Le JMO de la 14e BLM indique : « *À 17 h, le lieutenant de Boisredon rend compte que des chars allemands ont apporté la perturbation dans la brigade à cheval et leur protection motorisée et ont atteint le bouchon de Crupet vers 16 h 30. Celui-ci résiste.* »

14 et 15. Reportées page 82.



ché par l'ennemi, s'est replié par un autre itinéraire ».

Fort de cette information, Pommares sait qu'il doit tenir Crupet jusqu'à 17 h. Or, de Maison-Rouge vient à peine de passer que se présentent déjà les éléments de tête du Pz.Aüfkl.Abt 812 qui se heurtent aux AMR du 14ᵉ RDP [13]. Aussitôt, le sous-lieutenant Staffe fait jouer les destructions 4, 5, 6, 7 et 7 *bis*, mais Pommares lui interdit de faire jouer les destructions 1, 1 *bis*, 2 et 3 qui pourraient compromettre le repli, sans son ordre formel. Le combat s'engage immédiatement :

« À ce moment, éclate au sud du village une vive fusillade et des coups de canons antichars. Le Groupement est accroché. Il faut donc maintenant tenir jusqu'à 17 h. La mitraillade devient de plus en plus vive, les coups de canon de plus en plus répétés. À la sortie sud-ouest de Crupet, sur le chemin en corniche près de la destruction préparée par les Belges, au PC du Groupement, on aperçoit les éléments ennemis qui s'infiltrent de l'autre côté du vallon, contournant le village par l'ouest, de façon à couper la retraite aux défenseurs de Crupet. Cet ennemi ne s'infiltre pas avec lenteur : il court, il bondit, donne plutôt l'impression d'une compétition sportive que d'une progression méthodique sous le feu ennemi... sa rapidité est stupéfiante. Le groupe de commandement de Pommares et la voiture du détachement du génie belge chargé de la mise à feu du dispositif de destruction forment un rassemblement qui attire le feu ennemi.

Les deux patrouilles d'AMR aux sorties sud et ouest du village sont entourées et en partie capturées, les occupants tués ou pris [14]*.*

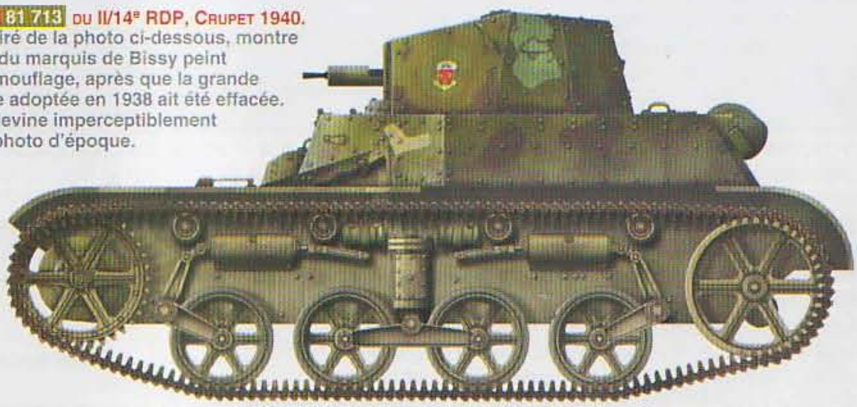
Il est 16 h 45. Il n'y a que trois quarts d'heure que le dernier cavalier est passé. On doit tenir une heure. Cependant, estimant que la transmission de l'ordre de rompre le combat et sa mise à exécution exigeront bien un quart d'heure, Pommares donne l'ordre de repli. Celui-ci s'effectue dans des conditions tragiques qui coûtent de nombreuses pertes en personnel et matériel ; le sous-lieutenant Guilbon et l'aspirant Dorget (du 5ᵉ escadron) sont portés disparus et la plus grande partie des AMR [15]*. Un peloton d'AMR est resté seul à la sortie ouest de Crupet, avec Pommares. Celui-ci donne l'ordre au soldat belge de faire sauter la destruction. Celle-ci fait long feu et rate. La voiture belge s'éloigne »* (JMO du 14ᵉ RDP).

Pommares est un des derniers dans le village et il s'apprête à quitter les lieux dans son side-car lorsqu'il aperçoit le lieutenant Lederlin de l'EDAC qui, resté seul à sa pièce, a été lâché par son conducteur. Pommares l'embarque avec lui et le side-car démarre :

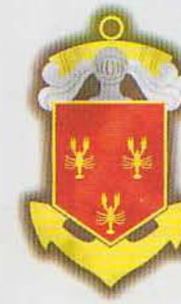
« Déjà les balles traçantes sifflent, provenant de la

Contrechamp inédit de la photo d'entrée : les deux AMR vues depuis le bas de la rue. Un soldat allemand examine l'arrière de l'AMR 33 **81 713** dont le lot de bord — en particulier une bâche — a été jeté à terre. *(Coll. J.-Y. Mary)*

2006 Champ et contrechamp aujourd'hui. Hormis le poteau en bois qui a laissé la place à un poteau en béton, les lieux n'ont guère changé. *(Photos J.-Y. Mary)*

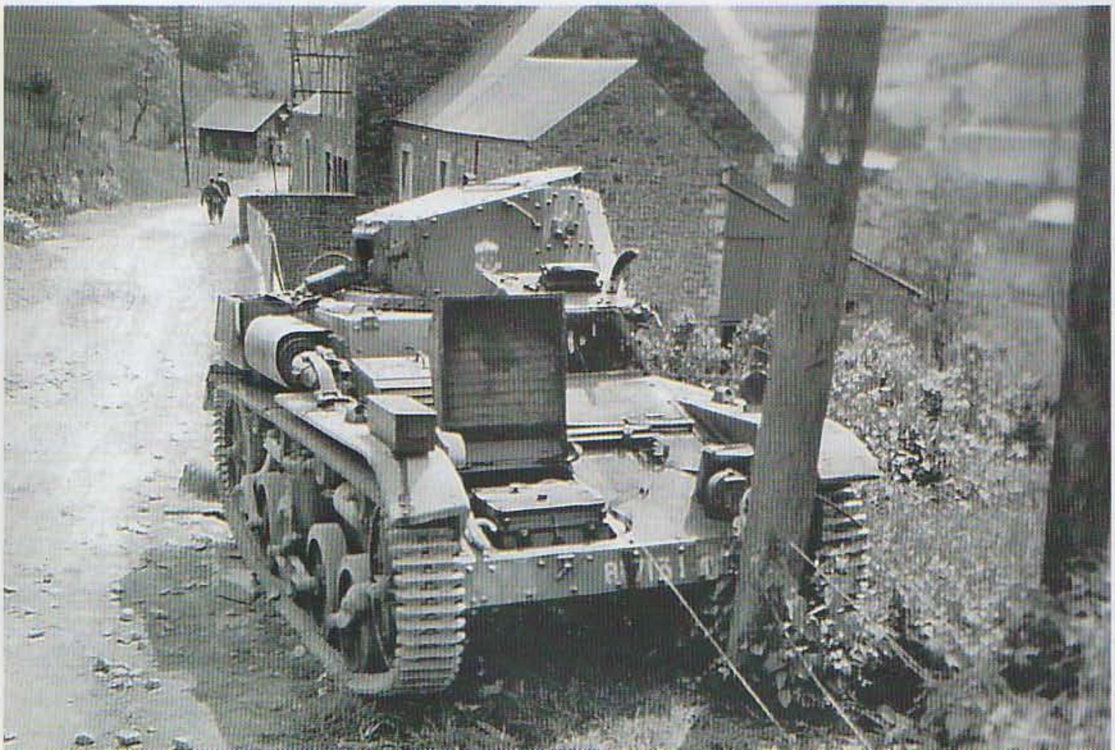


AMR 33 81 713 DU II/14ᵉ RDP, CRUPET 1940. Ce profil, tiré de la photo ci-dessous, montre bien l'écu du marquis de Bissy peint sur le camouflage, après que la grande cocarde adoptée en 1938 ait été effacée. On la devine imperceptiblement sur la photo d'époque.

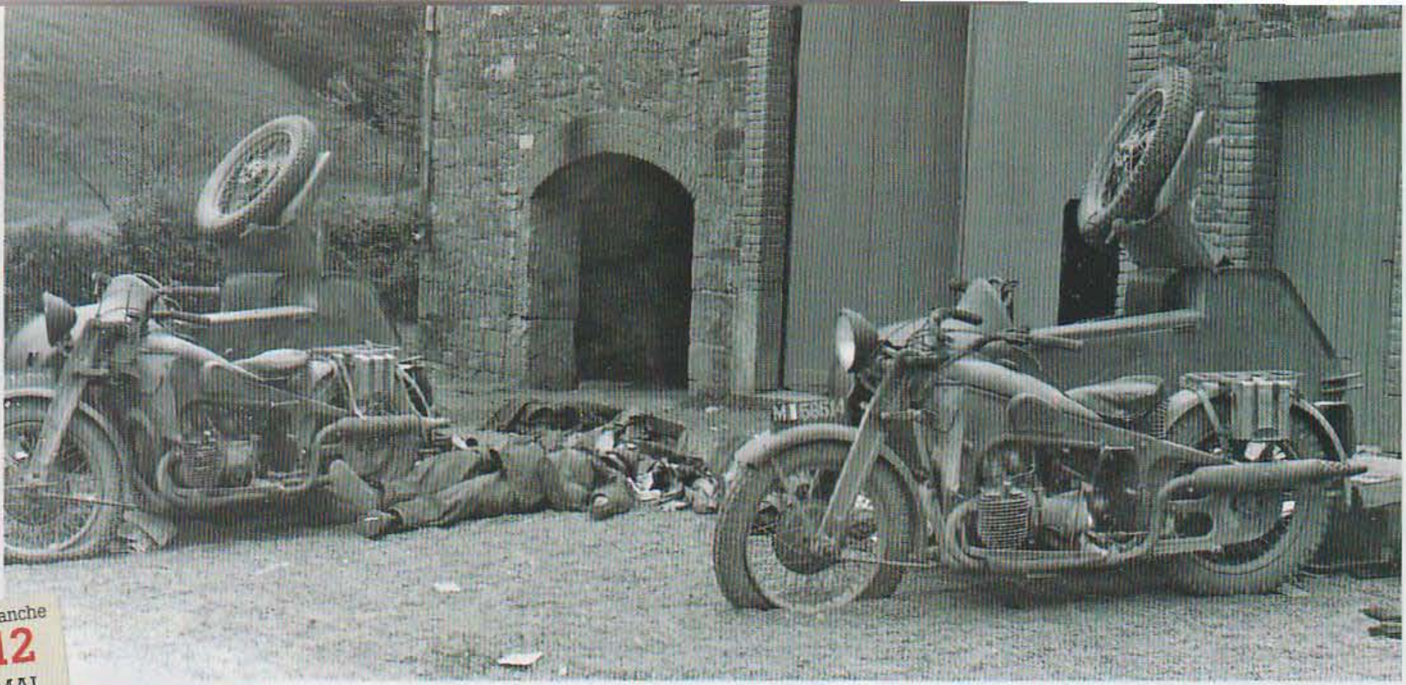


INSIGNE PEINT sur tous les blindés du 2ᵉ GAM, (à partir de fin 1936 environ) : écu rouge aux armes du marquis de Bissy (à trois écrevisses jaunes), heaume empanaché blanc et ancre de marine jaune. En mai 1940, il apparaît encore sur certaines AMR 33 (mais pas toutes) du 14ᵉ RDP, du fait que la vingtaine d'AMR dont dispose ce régiment de dragons portés lui a été fournie, en décembre 1939, par transfert du 2ᵉ escadron AMR du 2ᵉ RAM mobilisé.

Insigne et profil Laurent Lecocq © Histoire & Collections 2006



INÉDIT Gros-plan idéal sur la seconde AMR 33, **81 713**, abandonnée un peu plus bas au bord du chemin. Sa tourelle sur laquelle on reconnaît l'insigne du 2ᵉ RAM est également orientée vers les pentes dominant le village. Le véhicule semble intact mais on remarque que le galet de rechange traîne devant l'engin. *(Coll. J.-Y. Mary)*



Des motocyclistes du 5ᵉ escadron du II/14ᵉ RDP ont également laissé leur vie dans l'affaire : on découvre au moins deux corps sur cette photo connue prise au bas du village, juste avant le croisement de la rue Haute avec la route de Durnal. Les deux Gnôme-Rhône AX 2 avec side-car type dragons portés modèle 1938, **M 14 001** et **M 56 514** sont alignées le long de la maison qui jouxte le croisement, le coffre arrière des sides ayant été sans doute ouverts par les Allemands.
(BA)

2006 Les mêmes lieux.
(Photo J.-Y. Mary)

NOTES
16 à 20. Reportées page 82.

sortie de Crupet. Le side-car s'éloigne en vitesse. À cent mètres de là, au point où la route s'engage dans les bois du parc du château de Ronchinne, se trouve au milieu de la chaussée, un Laffly en panne. Le feu est mis à ce véhicule qui forme ainsi un obstacle entre le side et les poursuivants ennemis » (JMO du 14ᵉ RDP).

En chemin, les deux hommes rencontrent une estafette envoyée par le colonel du Temps leur prescrivant « *de se replier au plus tôt* ». Finalement, Pommares et le lieutenant Lederlin parviennent à franchir la Meuse à Godinne vers 17 h 45, suivis par le détachement de destruction belge.

Les combats à Crupet ne sont pas terminés pour autant puisque vers 18 h, apparaissent les cavaliers du 3ᵉ escadron dont le capitaine de Maison-Rouge avait signalé le repli par un autre itinéraire. Les dragons tombent en plein dans le dispositif allemand et leur repli va se dérouler dans des conditions dramatiques :

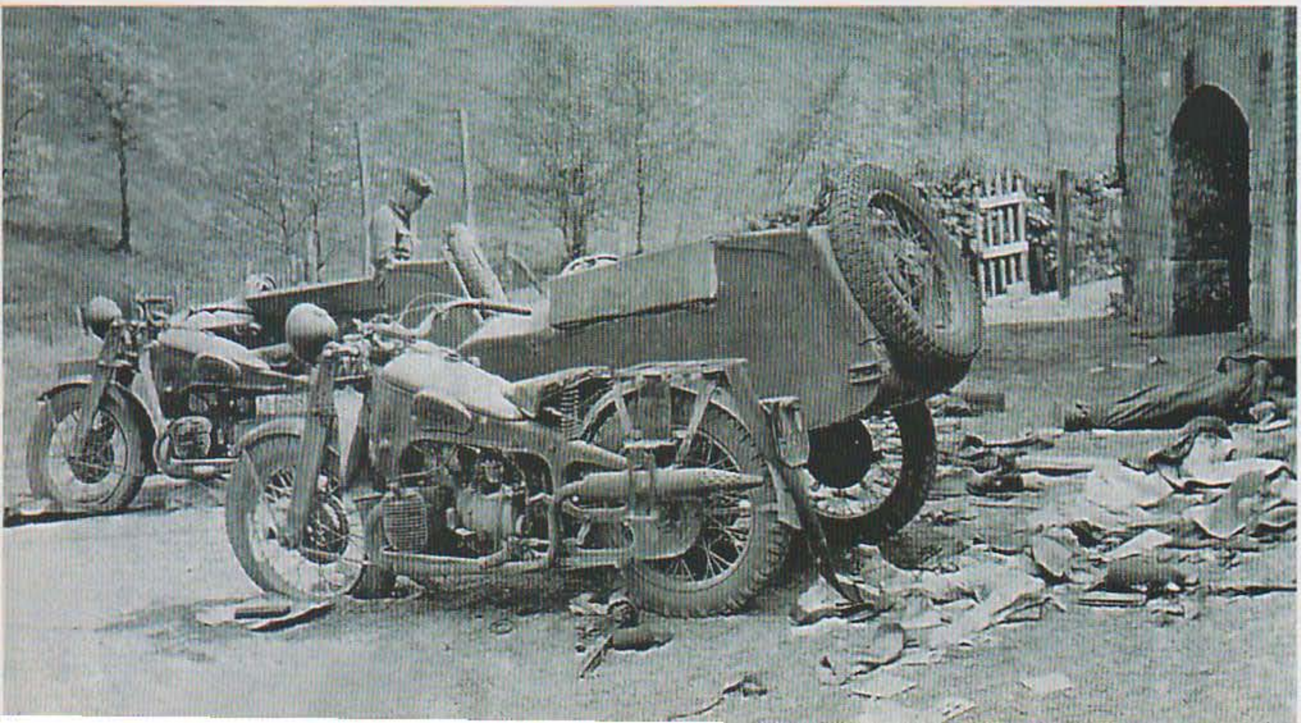
« *Vers 18 h, à Crupet, les pelotons du Chêné et Fleury tombent sous le feu de chars ennemis : quelques cavaliers et quelques chevaux sont blessés. Les pelotons se déroutent vers Yvoir et se trouvent devant une destruction routière. Ils l'évitent et tombent sur une autre, au passage au-dessus du chemin de fer ; là, ils retombent sur un officier belge qui leur donne le renseignement : pont de Godinne sauté*[16] *et tenu par l'ennemi. Les pelotons empruntent la voie ferrée mais à un passage en-dessous, le lieutenant du Chêné et ses hommes sautent avec une nouvelle destruction*[17]. *Le lieutenant retombe indemne, son cheval écrasé par un rail sous lui. Il prend une bicyclette au bord de la route et, séparé de ses hommes, va au pont d'Yvoir*[18], *y échappera aux Allemands, passera la Meuse à la nage la nuit et rejoindra son régiment* » (JMO du 2/31ᵉ dragons).

Les cavaliers rentrent donc dans les lignes[19] mais ils ont souffert comme le confirme le JMO de la 4ᵉ DLC :

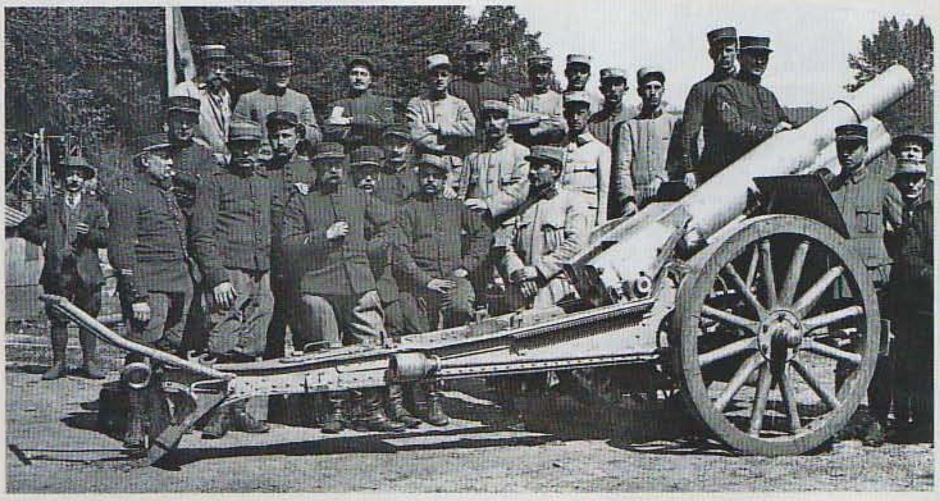
« De leur côté, les éléments à cheval des 8ᵉ et 31ᵉ dragons qui avaient établi des points d'appui à Braibant et à Emptinne sont vigoureusement poussés par des chars ennemis et ils seront harcelés pendant leur repli sur la Meuse à tel point que quand on sera obligé de faire sauter les ponts, plusieurs pelotons n'auront pu passer et les cavaliers traverseront pendant la nuit à la nage ou par des moyens de fortune avec leurs armes mais abandonnant leurs chevaux[20] ».

Au soir du 12 mai, toute la cavalerie de la 9ᵉ armée est donc repassée sur la rive ouest de la Meuse. Malgré les durs combats qu'elle a dû mener et l'engagement de ses cavaliers, elle n'a pas permis de donner à la 9ᵉ armée, les vingt quatre heures qui lui manquaient pour s'établir sur la Meuse. La mission qui lui incombait était-elle trop ambitieuse ? Sans doute car les cavaliers n'avaient guère les moyens de s'opposer à deux Panzerdivisionen à la puissance de feu nettement supérieure. Leur sacrifice n'en a que plus de valeur. ■

SOURCES
- Archives de la 4ᵉ DLC et des unités la composant (SHD)
- KTB de la 5. PzDiv.
- A. Bikar, *La 4ᵉ division légère de cavalerie à l'est de la Meuse*, 2ᵉ partie, in Revue belge d'histoire militaire XXV - 7.



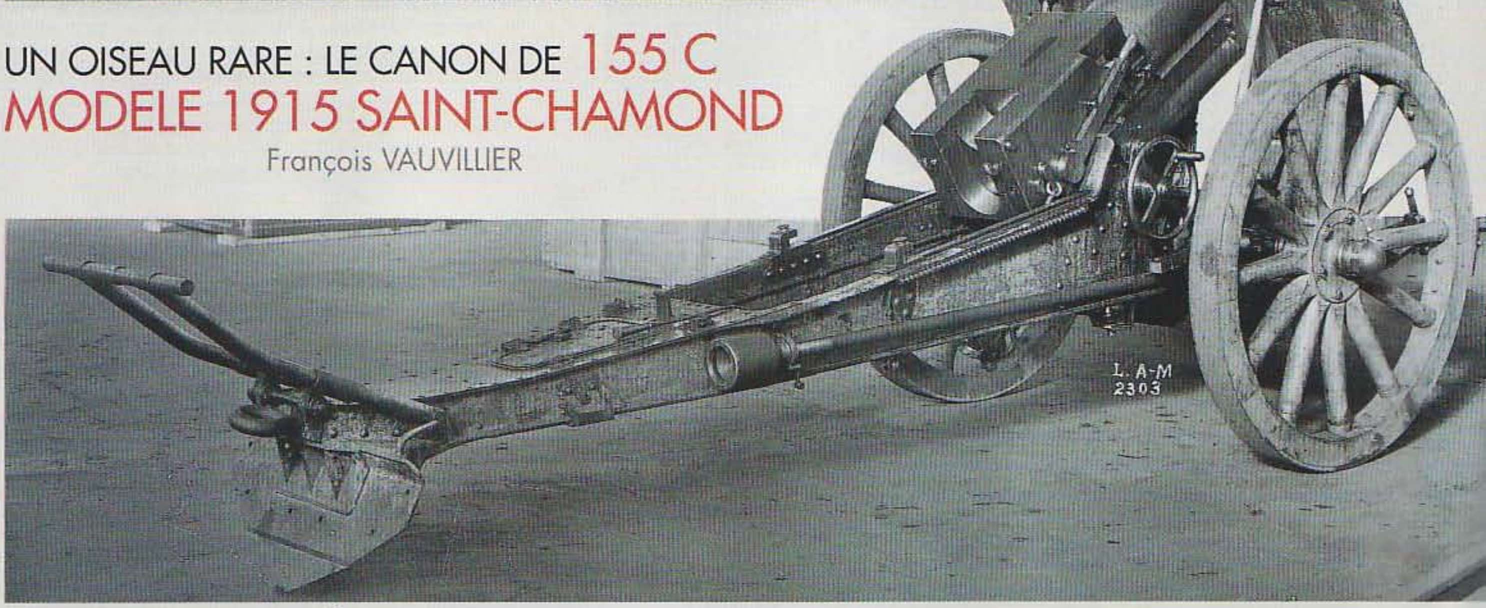
INÉDIT
Une autre vue des deux side-cars AX 2 restés sur le champ de bataille, mais légèrement déplacés. Sur la droite, le corps d'un malheureux motocycliste n'a pas été touché. Les coffres ont été refermés mais un fatras indescriptible, résultant sans doute d'une fouille en règle des effets personnels des dragons, traîne autour des engins.
(Coll. J.-Y. Mary)



Décembre 1915, l'un des prototypes du 155 C Saint-Chamond est présenté aux officiers d'artillerie lourde hippomobile appelés à servir ce matériel (on reconnaît, sur diverses photos de la même série, des képis au chiffre des 101^e, 106^e, 114^e et 118^e RALH). À cette époque, le matériel n'a toujours pas été muni de l'arceau de blindage passant au-dessus du canon, et qui caractérise les matériels de série. *(Coll. F. Vauvillier)*

UN OISEAU RARE : LE CANON DE 155 C MODELE 1915 SAINT-CHAMOND

François VAUVILLIER

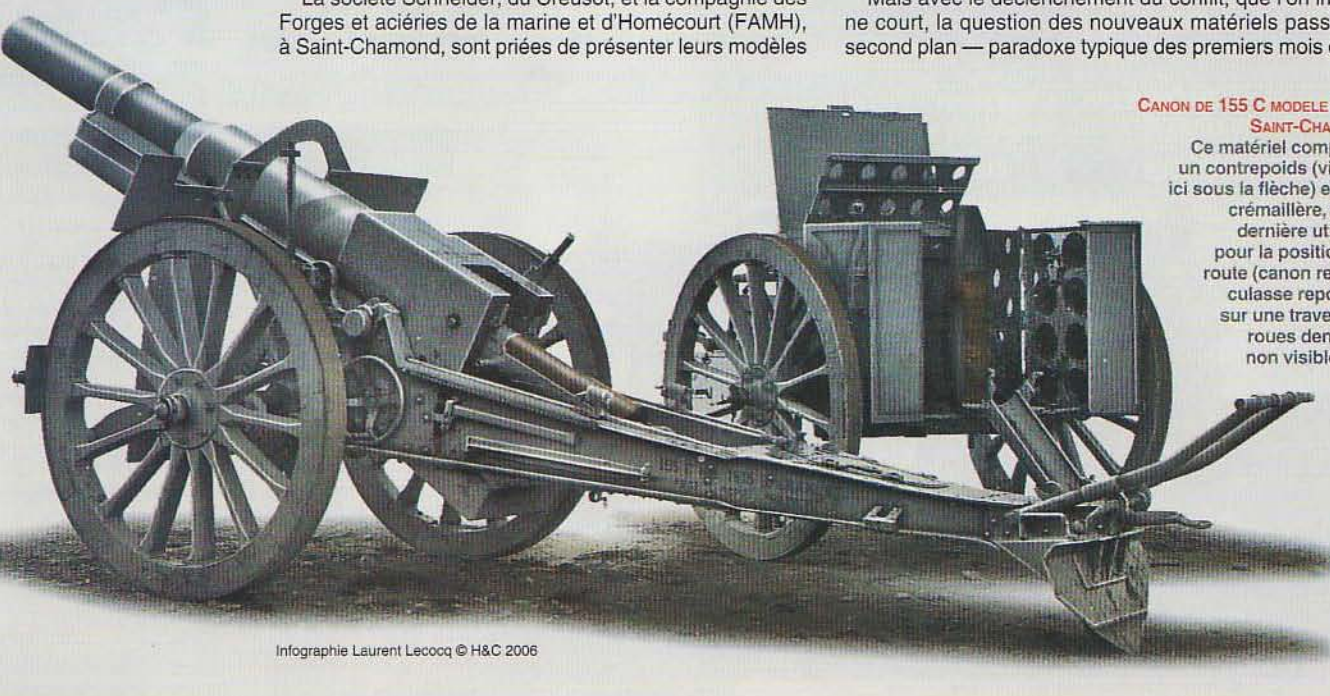


Le prédécesseur direct du 155 C Saint-Chamond est l'obusier de campagne de 15 cm construit peu avant-guerre pour le Mexique par la compagnie des FAMH. De fait, le 155 C modèle 1915 n'en constitue qu'une version recalibrée. *(Coll. F. Vauvillier)*

À la veille de la Grande Guerre, l'attention de la commission des nouveaux matériels d'artillerie est attirée sur l'existence, dans l'industrie privée, d'obusiers puissants de nouveau modèle, destinés à l'exportation.

La société Schneider, du Creusot, et la compagnie des Forges et aciéries de la marine et d'Homécourt (FAMH), à Saint-Chamond, sont priées de présenter leurs modèles respectifs. Nous sommes alors au début d'août 1914, et Saint-Chamond prend les devants sur le Creusot car il est en mesure de proposer immédiatement un dérivé direct de son « *obusier de campagne de 15 cm système Saint-Chamond* », au point depuis 1911 et livré au Mexique. Or, ce dérivé offre l'avantage de tirer l'obus réglementaire français de 155 mm, là ou le matériel présenté par Schneider, du type « *OC 6 " bas* » adopté par l'armée russe, est encore au calibre de six pouces (152,4 mm).

Mais avec le déclenchement du conflit, que l'on imagine court, la question des nouveaux matériels passe au second plan — paradoxe typique des premiers mois de la



CANON DE 155 C MODELE 1915 SAINT-CHAMOND
Ce matériel comporte un contrepoids (visible ici sous la flèche) et une crémaillère, cette dernière utilisée pour la position de route (canon reculé, culasse reposant sur une traverse à roues dentées, non visible ici).

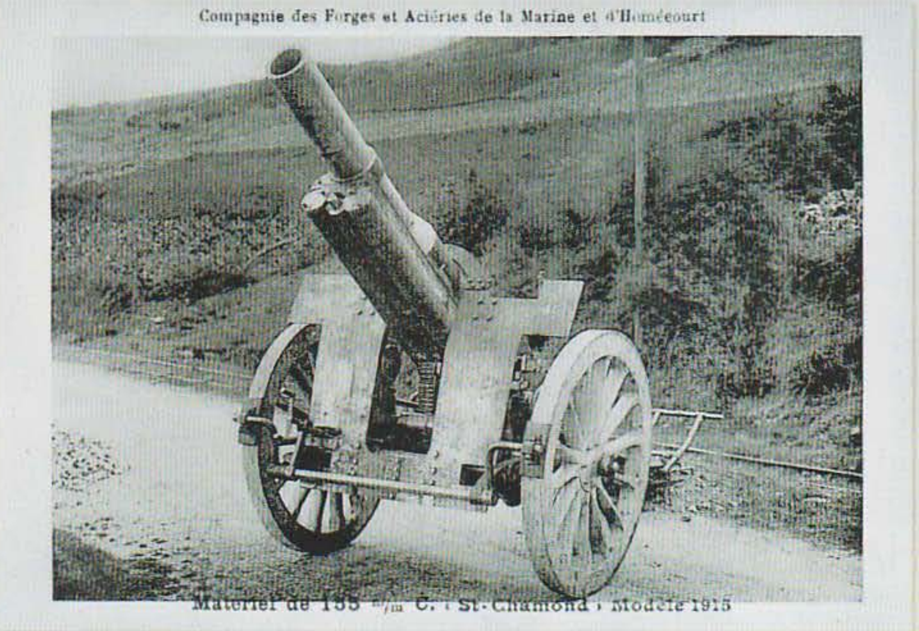
Infographie Laurent Lecocq © H&C 2006

Grande Guerre —, et il s'écoule presque un an avant qu'elle ne ressurgisse, à la suite des enseignements tirés de la bataille d'Artois, de mai 1915. Le général Joffre vient alors de mesurer le rôle essentiel du 155 CTR Rimailho modèle 1904 dans la préparation d'artillerie qui a précédé l'offensive : ce canon a permis, du fait de son tir rapide, « *de ne procéder que peu de temps avant l'assaut à la destruction des défenses accessoires qui révèle à l'ennemi le point d'attaque choisi* ». Le commandant en chef réclame donc, le 24 juin 1915, la mise en fabrication de nouveaux matériels puissants à tir rapide.

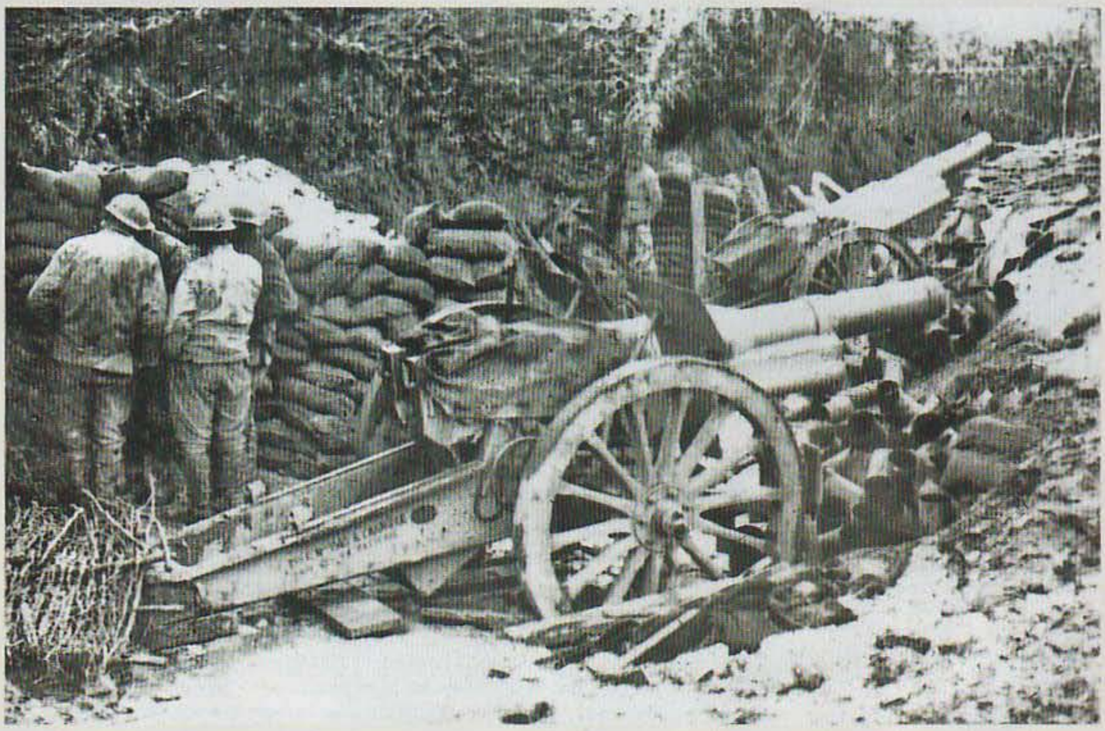
Adopté sous la désignation de « modèle 1915 Saint-Chamond », l'obusier fait l'objet d'une commande de 400 exemplaires. Mais les premières mises en service interviennent plus d'un an après, à l'automne 1916, la production étant assurée à la cadence de 50 pièces par mois.

Or, dès l'automne 1915, l'obusier Schneider amélioré a été adopté lui aussi car, bien que plus lourd, il a une portée supérieure de 2 600 m. Saint-Chamond répliquera en perfectionnant son propre modèle, parvenant à lui faire tirer l'obus FA à 12 000 m (Vo 460 m/s). Mais trop tard, le matériel Schneider a fait ses preuves au front et les autorités ne veulent pas retarder les livraisons. Au-delà de la première commande, Saint-Chamond continuera donc de produire des 155 C à la cadence de 50 ex./mois, mais cette fois sur le modèle du Creusot.

De ce fait, le 155 C Saint-Chamond restera un matériel plutôt rare, mais il servira jusqu'en 1940. ■


Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt
Matériel de 155 m/m C. « St-Chamond » Modèle 1915

Carte postale éditée durant la Grande Guerre pour le compte de la compagnie des FAMH (Saint-Chamond), et représentant leur nouvel obusier de 155. *(Coll. F. Vauvillier)*



Le 155 C Saint-Chamond sur le front, en 1916 ou 1917. Bien que 400 exemplaires aient été produits, les photos de ce matériel en service sont assez rares et nous devons ici nous contenter d'un document un peu flou, mais totalement inédit. On distingue sur la flèche la mention « *de 155 C modèle 1915 Saint-Chamond* » et, en seconde ligne, les classiques indications d'affectation. *(Coll. F. Vauvillier)*

École à feu au camp de Plappeville-Lorraine au 163ᵉ RAP en novembre 1934. En 1940, les RAP du Nord-Est alignent 88 obusiers Saint-Chamond, qui n'est plus en service ailleurs. *(Coll. Henriot, extrait de* Hommes et Ouvrages de La Ligne Maginot, *tome 2, H&C 2001, page 177)*

155 C modèle 1915 Saint-Chamond

Portée maximum (en 1916) : 9 300 m avec V° 370 m/s (obus en fonte aciérée FA Mle 1915).

Munitions (en 1916) : semi-encartouchées. Obus à mitraille Mle 1887 (40,8 kg, 416 balles et 288 fragments), obus en acier à balles Mle 1879-1915 (40,59 kg, 270 balles), obus en fonte Mle 1877 (41 kg dont 2,41 kg d'explosif), obus allongé en acier Mle 1914 (42,5 kg dont 10,4 kg d'explosif), obus FA Mle 1915 (43,2 kg dont 4,65 kg d'explosif), obus spéciaux divers.

Bouche à feu : rayée à droite, longueur 17,8 calibres (partie rayée 14,5 calibres). Culasse à bloc à fermeture automatique, levier d'ouverture.

Affût : berceau avec frein, récupérateur à ressorts.

Pointage : champ de 6° (par coulissement sur l'essieu) en direction, 0° à + 40° en hauteur.

Poids en batterie : 2 860 kg.

Transport : attelage à 8 chevaux, par réunion à suspension à un avant-train (poids total 3 400 kg sans les trois servants assis).

Mise en batterie : 2 à 5 minutes.

Cadence : 3 coups/minute.

ABONNEZ-VOUS !

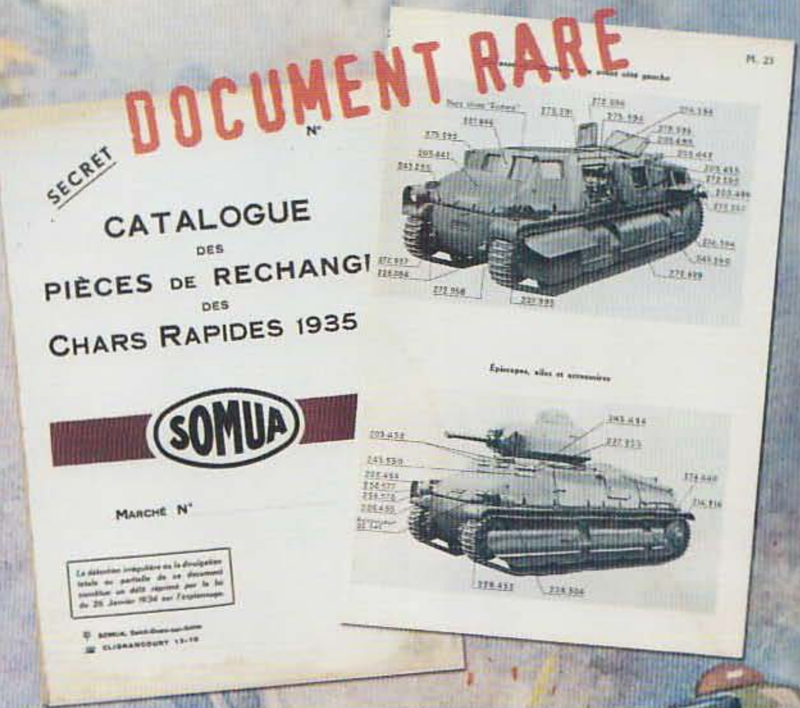
HISTOIRE DE GUERRE BLINDÉS & MATÉRIEL

LE MAGAZINE DE LA MOTORISATION MILITAIRE À LA FRANÇAISE

6 numéros : 36,50 €
au lieu de ~~41,40~~ €

RECEVEZ EN CADEAU

ce fac-similé de 16 pages réunissant les plus beaux extraits du catalogue de pièces de rechange du
char Somua S 35


DOCUMENT RARE

SECRET
N°
CATALOGUE
DES
PIÈCES DE RECHANGE
DES
CHARS RAPIDES 1935
SOMUA
MARCHÉ N°

Pl. 23
Épiscopes, ailes et accessoires

Au sommaire du prochain numéro :

Un monstre sacré : le 194 GPF
Combat : le 9e BCC se sacrifie
Idées et projets : les antichars sur FT
Tous terrains : les VLTT Lorraine 72

Toutes les fabrications françaises qui roulent ou tirent seront dans **HISTOIRE DE GUERRE BLINDÉS & MATÉRIEL**

JE M'ABONNE www.blindes-materiel.com

● **HISTOIRE DE GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL - 1 AN**

	France	*Dom et étranger*
6 numéros, à partir du **N° 75**	☐ **36,50 €**	☐ **44 €**

Montant .... €

JE COMMANDE LES LIVRES SUIVANTS www.histoireetcollections.com

☐ La Ligne Maginot Tome 1	39,95 € [2]
☐ La Ligne Maginot Tome 2	39,95 € [2]
☐ La Ligne Maginot Tome 3	42,95 € [2]
☐ Chars B au combat	39,95 € [2]
☐ Les chasseurs d'Afrique	36,50 € [2]
☐ Les canons de la Victoire	14,95 € [2]
☐ Les AMR 33	14,95 € [2]
☐ Les AMR 35	14,95 € [2]
☐ Les femmes au service de la France.	37,95 € [2]
Total	€

[2] FRAIS DE PORT (Livres)

France	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et + : GRATUIT	
DOM-TOM & Europe.	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et + : 18 €.
USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et + : nous consulter.	
Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

GBM 074

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS *Fax : 01 47 00 51 11.*
N° Indigo 0 820 888 911
Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom
Prénom
Adresse
Code postal ville
Pays Tél.
E-mail*
@
* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL €

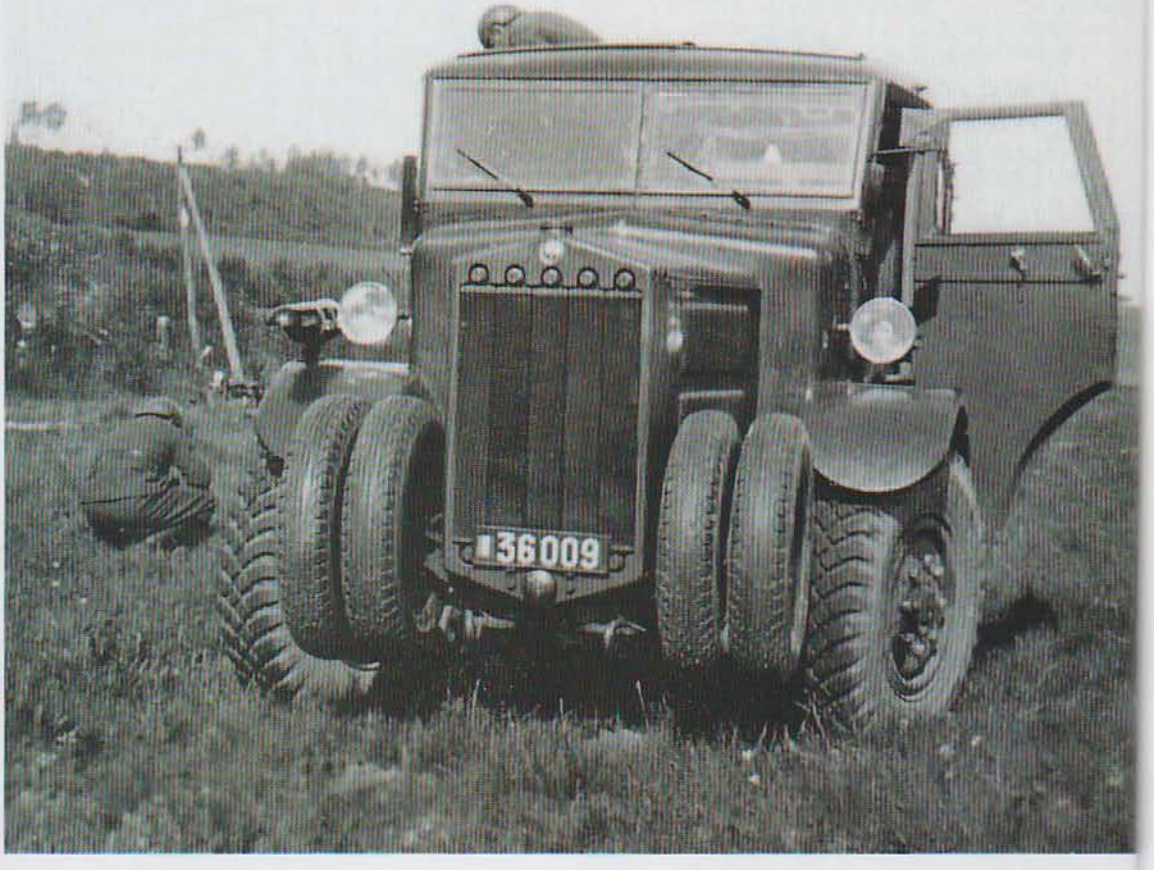
Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

☐ CB n°

expirant en mois année *Clé*
(3 derniers chiffres au dos de votre CB)

Signature :

LES VOITURES TOUS TER
DE L'ARMÉE FRANÇAISE



Plus de quatre cent véhicules construits, trois ans de service actif, de prestigieux corps utilisateurs (dragons portés, chasseurs portés), une très belle campagne de mai 1940 au sein de la 1re DLM... Pourtant, les six-roues Lorraine 28 sont tombées dans l'oubli, évincées par leurs concurrentes Laffly. Il est temps de réparer cette injustice.

Mais voyons d'abord la question posée : transporter des combattants en tous terrains, d'abord en accompagnement de la cavalerie montée, puis au rythme de la progression ou de l'exploitation des grandes unités mécaniques.

Le transport tactique de combattants

Le transport tactique de combattants, par des engins mécaniques *leur appartenant en propre*, trouve ses origines avant la Grande Guerre, avec la vélocipédie militaire. Dès 1913 sont créés, au sein des divisions de cavalerie, les groupes de chasseurs cyclistes, destinés à apporter aux cavaliers le soutien d'une infanterie rapide, pouvant suivre presque partout les chevaux.

Le moyen de transport alors pratiqué — la bicyclette pliante Gérard modèle 1913 — perdure jusqu'au début des années trente, avec une courte période durant laquelle deux moyens de transport, autochenilles et vélos, coexistent au sein des mêmes unités.

D'abord des semi-chenillées...

En 1928, dans le cadre de la motorisation partielle des divisions de cavalerie, il est envisagé de transformer chaque groupe de chasseurs cyclistes en un bataillon de dragons portés (BDP). La première étape consiste à adjoindre au groupe cycliste de la 4e DC de l'armée du Rhin, un escadron de mitrailleuses transporté sur voitures Citroën-Kégresse.

En 1929 est décidée la constitution effective de cinq BDP, soit un par division. On le dotera progressivement de voitures semi-chenillées, en commençant par les escadrons de mitrailleuses et les pelotons d'engins (mortiers et canons), prioritaires du fait du poids de leur armement, et en poursuivant par les escadrons de fusiliers éclaireurs.

... puis l'idée du blindage

Les dotations des BDP en semi-chenillées Citroën-Kégresse croissent rapidement : 100 sont en service en 1931, puis 220 en 1932, la dotation finale d'une centaine de voitures par bataillon (soit environ 500 véhicules) étant réalisée au cours de l'année suivante. Mais ce matériel n'est, en fait, guère satisfaisant : « *non seulement la voiture de dragons portés ne confère aucune protection à ceux qu'elle véhicule, mais elle les expose davantage* [...]. *Cette année aux manœuvres de Lorraine, la cavalerie a été généralement décelée par ses autos* » (général Maurin, 25 mars 1931).

L'EMA recherche un nouveau type de véhicule, plus élaboré, dont les caractéristiques viennent d'être fixées : la « *voiture blindée transport de combattants type K* ».

Approuvé le 9 janvier 1931, le programme du type K s'intéresse toujours à une voiture à 7 hommes, mais légèrement blindée (6 à 7 mm), à ciel ouvert, et peu

SITUER LE SUJET
dans son emploi :
transport de combattants
(classement chronologique)

1929-1940 **Citroën-Kégresse P 17 et P 19**

Documentation de base :
« *L'automobile sous l'uniforme* » pp. 169 à 171.

1930-1934 **voitures type K**
(prototypes blindés Berliet, Renault et Citroën-Kégresse ; série limitée pour les colonies)

Documentation de base :
« *Les véhicules blindés français* », Touzin, pp. 91, 92.

DANS CE NUMERO

1934-1940 Lorraine 28

1935-1940 **Laffly S 20 TL**

Documentation de base :
« *L'automobile sous l'uniforme* » pp. 174, 175

1938-1940
VBCP Lorraine 38 L

Documentation de base :
« *Les véhicules blindés français* », P. Touzin, p. 190.

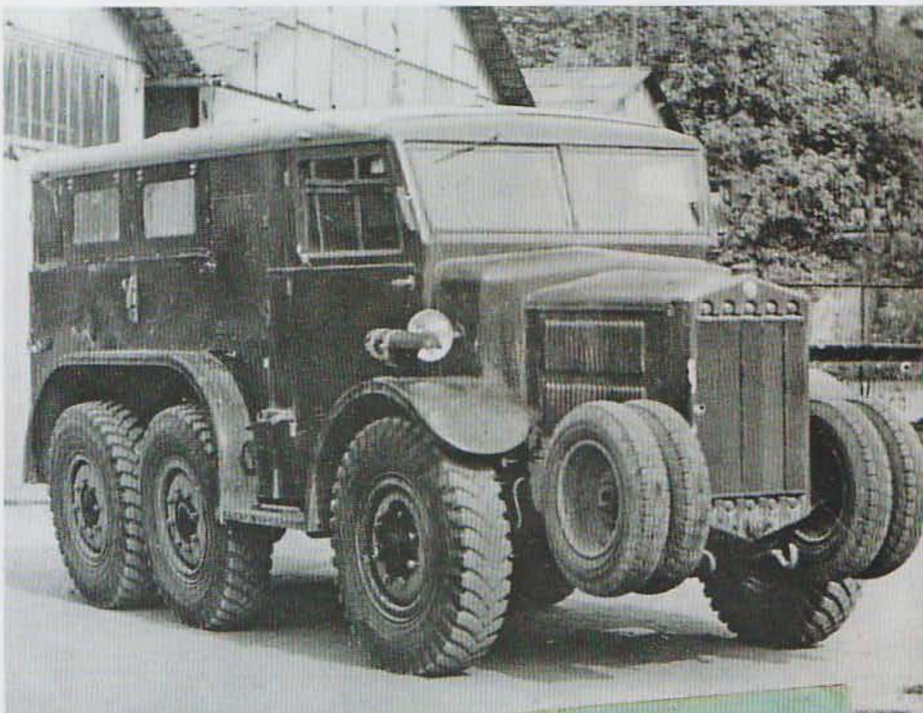
1940 **VBCP Lorraine 39 L et Renault 40 R**

Documentation de base :
« *L'automobile sous l'uniforme* » p. 176

Nombre total de photos dans nos archives : 200 environ

RAINS LORRAINE 28
1934-1940

Page ci-contre. Belle vue de face, inédite, d'une VDP (voiture de dragons portés) Lorraine 28 **36 009**, affectée tardivement au 12e GRCA, printemps 1940. *(Via Ch. Dutrône)*



La photo la plus célèbre — la moins inconnue serait plus exact — de la VDP Lorraine 28. Il s'agit sans doute ici du véhicule de tête de série photographié lors de sa présentation à Vincennes en 1937 et encore dépourvu d'immatriculation. Sur son aile avant droite est visible le phare Guicherd de « black-out », équivalent français du fameux Notek allemand. *(DR)*

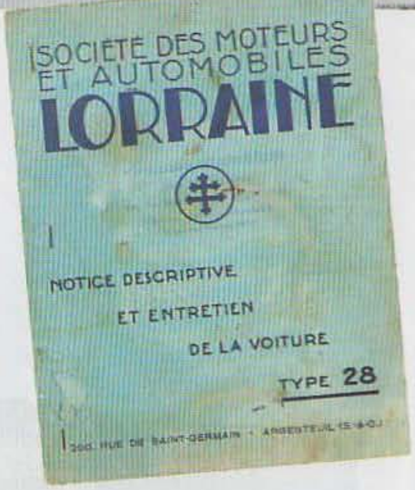
François Vauvillier
iconographie Pierre Touzin et de l'auteur

visible (1,80 m maximum). Trois constructeurs présentent des véhicules à ce titre : ce sont les Renault URK (6 roues à chenilles amovibles, 1931), Berliet VDPK (6 roues, 1932), et Citroën-Kégresse P 26A (semi-chenillé, 1932). L'armée n'achètera que cinq de ces voitures, à fins d'évaluation. L'époque est celle de la « *méthode progressive* » et le concept va évoluer.

En effet, le transport de forts détachements de combattants sous blindage ne correspond pas à la doctrine d'emploi des dragons portés. Ceux-ci sont avant tout des « *moyens d'occupation du terrain* [...], *des combattants à pied qui doivent disposer des moyens de transport assurant leur déplacement rapide à travers tous terrains et être pourvus de moyens de feux puissants* » (Général Weygand, note sur la DLM, 26 octobre 1933). La vitesse et la capacité de transport devront primer sur le blindage.

Les voitures six-roues à 10 hommes

Après les essais des véhicules type K, notamment à l'occasion des exercices combinés de septembre 1932, la direction de la cavalerie, renonçant au blindage, se dirige vers un nouveau type de voiture plus spécialement destinée aux régiments de dragons portés des DLM. Les effectifs envisagés sont importants et l'on juge

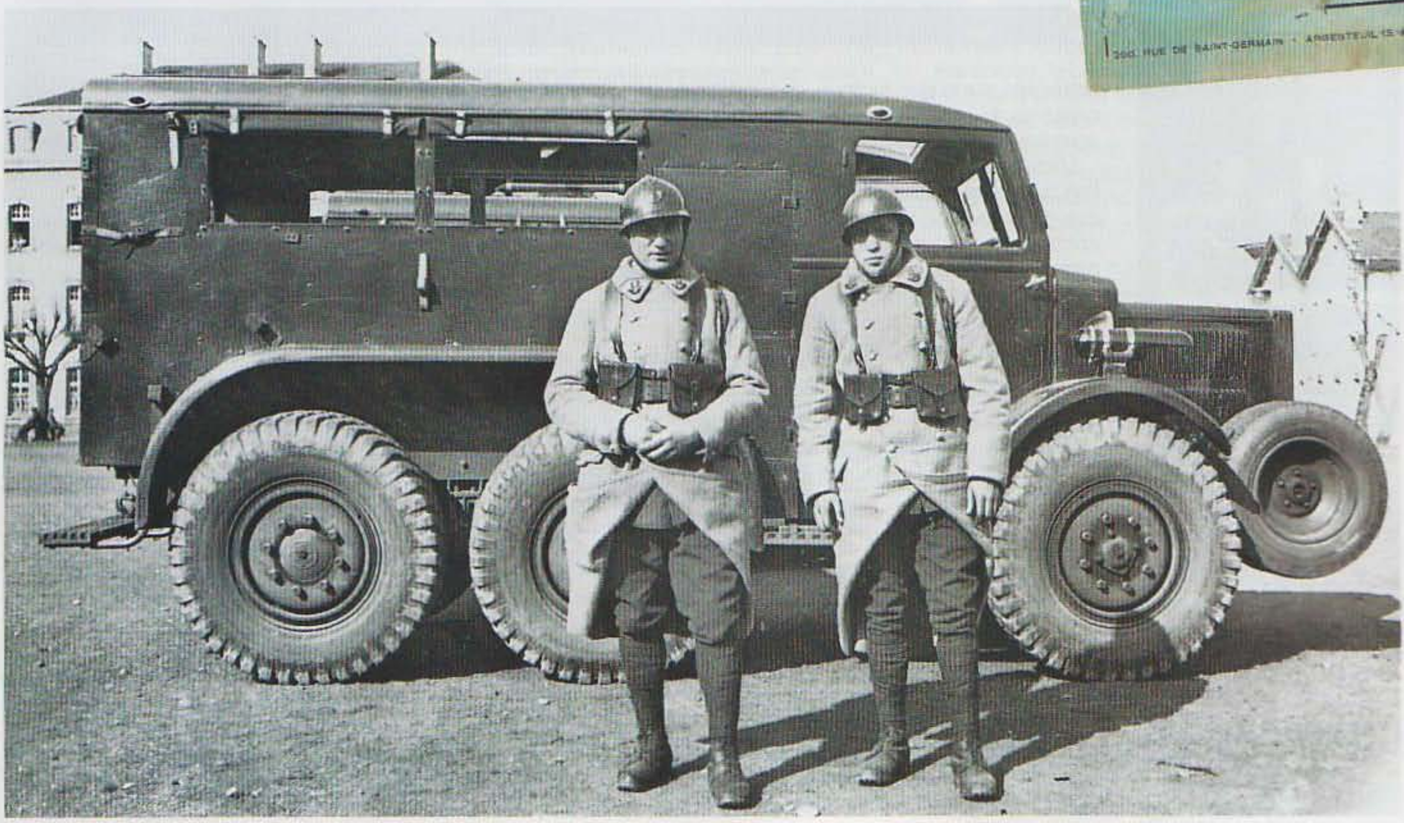


ISOCIETE DES MOTEURS
ET AUTOMOBILES
LORRAINE

NOTICE DESCRIPTIVE
ET ENTRETIEN
DE LA VOITURE
TYPE 28

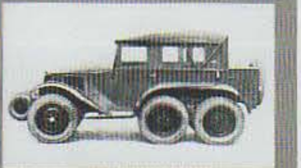
300, RUE DE SAINT-GERMAIN · ARGENTEUIL (S.-&-O.)

La notice du constructeur, au contenu un peu décevant, ne renferme que des indications mécaniques. Nationalisée en 1936, la Société des moteurs et automobiles Lorraine prendra le nom de Société nationale de construction de moteurs. *(Coll. F. Vauvillier)*



Voiture Lorraine 28 du 17e BCP, vers 1938, avec deux « chasseurs à pied portés » au premier plan. *(DR)*

SITUER LE SUJET
chez son constructeur :
TT Lorraine à roues



1934-40 **Lorraine 72** **(VLTT, génie, santé, colonies, etc.)**

Documentation de base :
« L'automobile sous l'uniforme » **p. 167, 171, 187**

1934-40 **Types divers, armée de l'air** **(reconnaissance, avitaillement, aérostation, etc.)**

Documentation de base :
« L'automobile sous l'uniforme » **pp. 167, 186**

DANS CE NUMERO

1934-40 **Lorraine 28** **(VDP, citerne, TSF, etc.)**

Contexte :
« L'automobile sous l'uniforme » **pp. 173, 178, 183**

1935-37 **Lorraine 155**
(tracteur d'artillerie prototype)

Documentation de base :
« L'automobile sous l'uniforme » **p. 210**

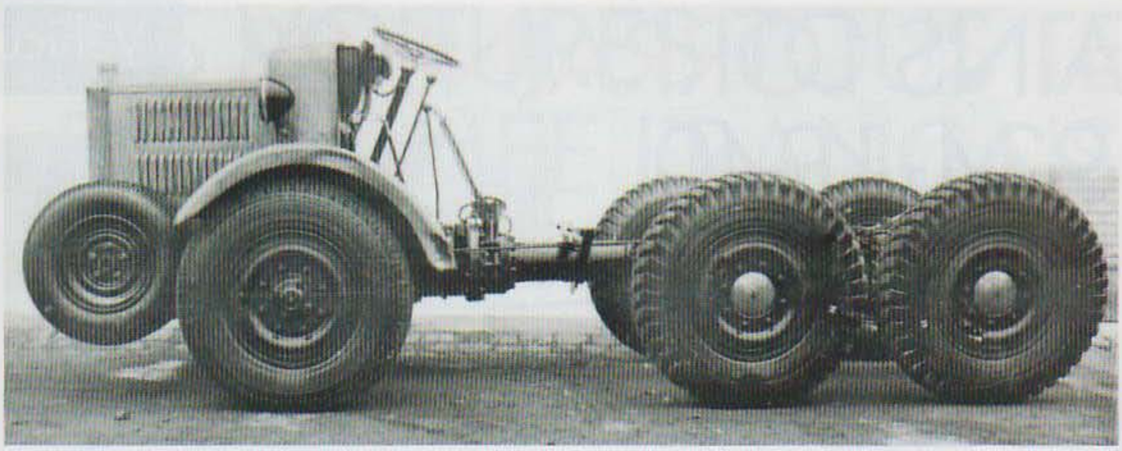
1937 **Lorraine-Tempo** **(VLTT)**

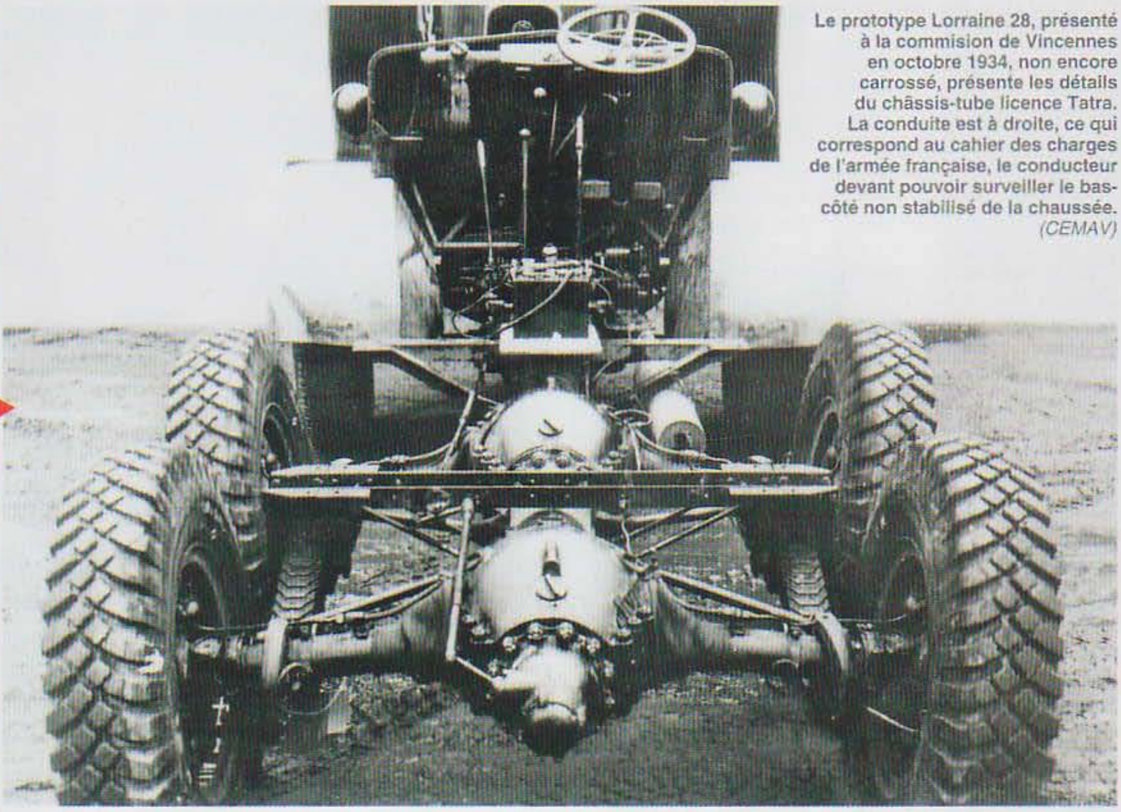
Documentation de base :
« L'automobile sous l'uniforme » **pp. 165, 182**

1937-39 **Lorraine 75**
(VLTT légère prototype)

Documentation de base :
« L'automobile sous l'uniforme » **p. 165**

Nombre total de photos dans nos archives :
90 environ





Le prototype Lorraine 28, présenté à la commision de Vincennes en octobre 1934, non encore carrossé, présente les détails du châssis-tube licence Tatra. La conduite est à droite, ce qui correspond au cahier des charges de l'armée française, le conducteur devant pouvoir surveiller le bas-côté non stabilisé de la chaussée. *(CEMAV)*

préférable, sur le plan tactique, de les doter de véhicules capables de transporter chacun un groupe de combat complet, en réduisant celui-ci de deux hommes [1].

L'économie à réaliser en nombre de voitures (réduction des coûts d'achat et d'entretien, de la consommation de carburant, de la longueur des colonnes et du nombre de conducteurs) compense en effet très largement l'inconvénient résultant, sur le terrain, de l'emploi de véhicules plus gros, donc moins dissimulables.

Les roues multiples : merci Tatra

Parallèlement, les progrès de la technique automobile permettent de contourner le principal handicap de la chenille Kégresse, sa vitesse devenue trop faible. Dès 1931, le constructeur tchèque Tatra a présenté à l'armée française deux véhicules à six roues dont quatre motrices, qui ont été remarqués pour leur qualités de souplesse et de solidité. Comme il est exclu d'acheter du matériel étranger en temps de paix, et que d'autre part ces châssis intéressent vivement l'armée, les services techniques du ministère de la Guerre ont probablement suscité l'acquisition de la licence Tatra par un constructeur national. C'est à ce moment là que notre constructeur « lorrain » apparaît.

En 1933, la *Société des moteurs et automobiles Lorraine* établie à Argenteuil [2], est une étoile palissante au firmament de l'industrie automobile, mais elle demeure fort active dans le domaine des moteurs pour la marine et l'aviation. La logique d'entreprise la conduit donc à sauter sur une telle occasion, comportant à la clé d'importantes commandes militaires quasiment garanties. L'avenir de Lorraine (Argenteuil) passera par le véhicule tous terrains, grâce à la licence Tatra.

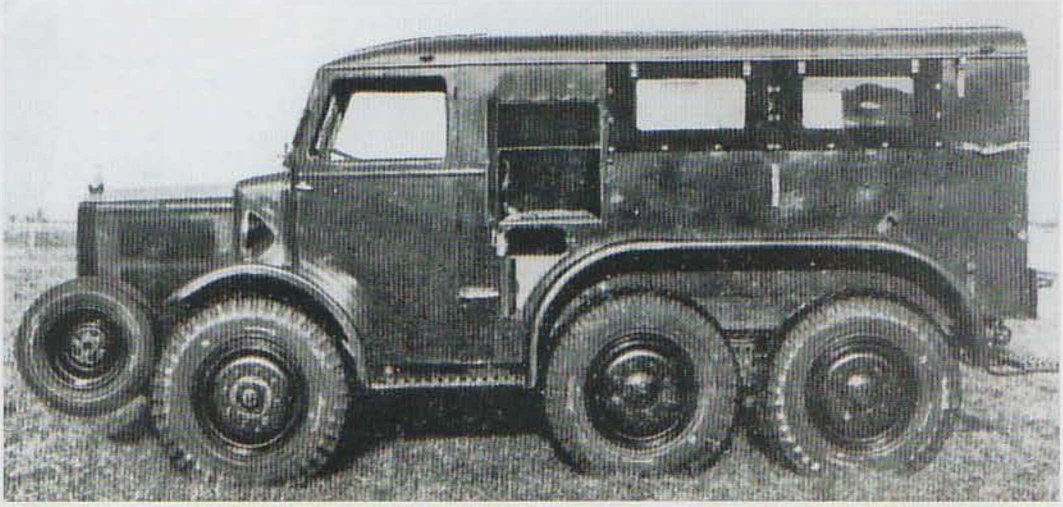
Le système Tatra se caractérise par un châssis-tube central, comportant deux roues directrices indépendantes à l'avant, quatre demi-essieux oscillants moteurs à l'arrière, et une transmission sans cardan. Il s'agit donc de véhicules 6 x 4 [3] qui, à ce titre, sont plutôt des *tous chemins* que des tous terrains.

Les premiers véhicules développés par Lorraine sous licence Tatra, dès 1933, se situent aux deux extrémités de la gamme de tonnage : d'une part la voiture de liaison (VLTT) Lorraine 72, d'autre part l'imposant camion Lorraine 24/58 de 8,5 t de charge utile. Tous deux sont présentés à l'armée au début de 1934 [4].

La VDP Lorraine 28

Ce véhicule de milieu de gamme est prêt un peu plus tard. Dans ses prospectus « commerciaux » (mais qui s'intéresse au tous terrains en France en 1934 sinon l'armée ?), le châssis Lorraine 28 est proposé avec un empattement de 3,20 m et une charge utile de 5 t.

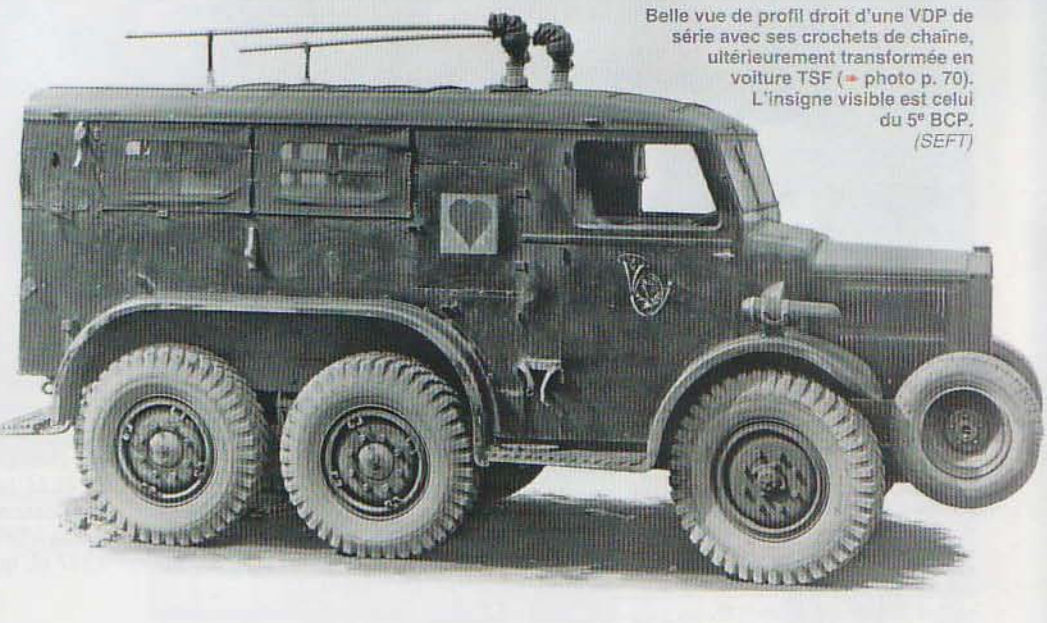
Pour le transport de combattants, c'est un dérivé à châssis court (2,00 m), qui se présente à la commission de Vincennes en octobre 1934. Comparé au prototype Laffly S 35 C nettement plus puissant, il s'en tire



Comme les photos de la page 61, ce document de profil gauche montre le véhicule de série non encore muni des crochets de roues arrière pour éléments antipatinants Oriam. Ils seront ajoutés ultérieurement. *(DR)*

Voiture de dragons portés Lorraine type 28

Moteur : Lorraine 4 cylindres 100 x 150 de 4 710 cm³
Puissance maximum : 55 chevaux à 2 000 tours/mn
Nombre de vitesses : 2 x (4 + AR)
Poids mort en ordre de marche : 3 780 kg
Charge utile : 2 720 kg
Personnel transporté : 10 hommes dont le conducteur
Empattement : 2,00 m à l'avant, 1,15 m à l'arrière
Voie : 1,75 m
Garde au sol : 0,33 m
Longueur : 4,84 m
Largeur hors-tout : 2,08 m
Vitesse maximum : 60 km/h
Autonomie : 300 km environ (réservoir de 110 l, consommation moyenne sur route 37 l/100 km)



Belle vue de profil droit d'une VDP de série avec ses crochets de chaîne, ultérieurement transformée en voiture TSF (➠ photo p. 70). L'insigne visible est celui du 5ᵉ BCP. *(SEFT)*

Vue de face de la VDP 35 866 du 17ᵉ BCP à Rambervilliers (Vosges), vers 1938. *(DR)*

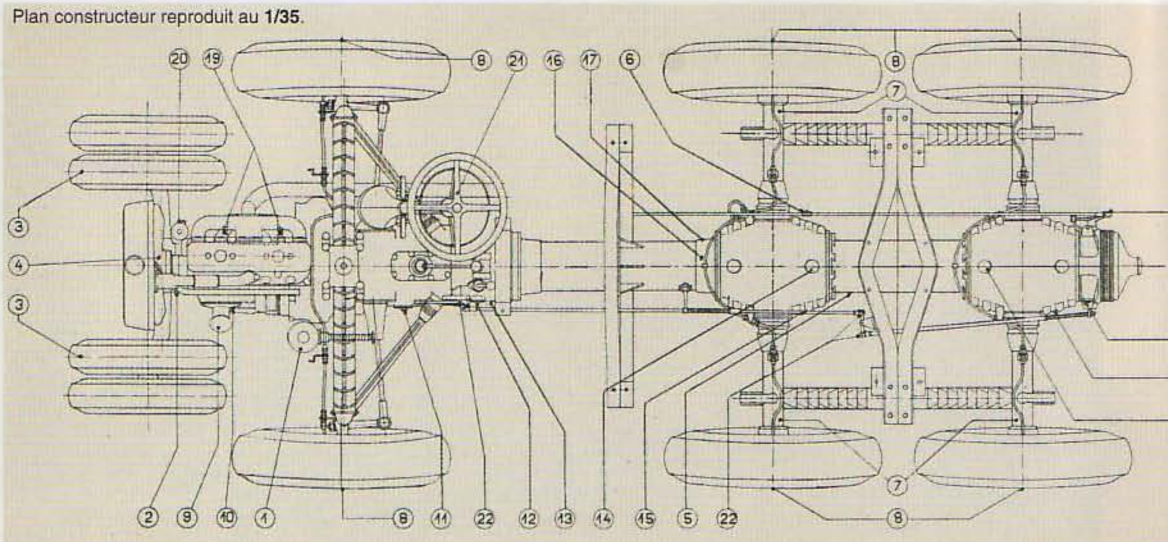
cependant « *avec un léger avantage peut-être* ». La CEMAV note en particulier, au rang des avantages du Lorraine 28, un « *poids relativement faible d'où une consommation peu élevée en terrain varié* » et un « *châssis rigide et indéformable* ». Au rang des inconvénients, elle relève différents points mécaniques, mais aussi une difficulté de « *franchissement de fossés à bords francs de largeur supérieure au diamètre des roues* ».

La voiture Lorraine 28 fait l'objet d'une adoption de principe en 1935 mais ses essais se prolongent jusqu'en 1936, où trois voitures carrossées révèlent la difficulté de la structure à « *résister au ballant d'une carrosserie lourde et élevée* » (28 mai 1936).

Renforcée, la Lorraine 28 est finalement commandée en série en 1937 et, dans sa version la plus représentative de *voiture de dragons portés* (VDP) à dix hommes, fait l'objet de deux marchés totalisant 332 voitures. Il s'agit d'équiper :

– dans la cavalerie, le 4ᵉ RDP (1ʳᵉ DLM) ;
– dans l'infanterie, à titre transitoire, les chasseurs

Plan constructeur reproduit au **1/35**.



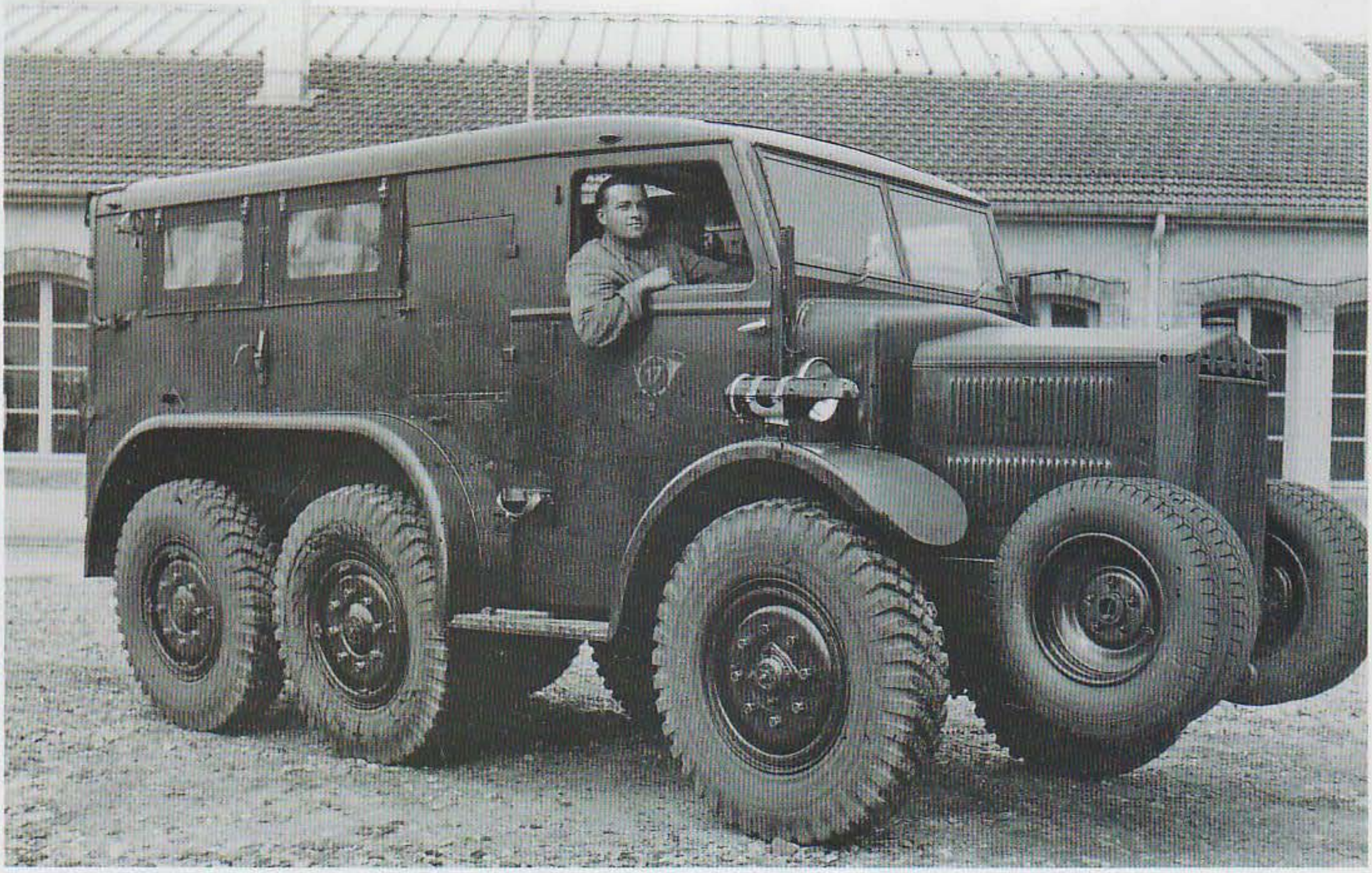
Notes

1. Les Citroën-Kégresse P 19 et les voitures type K n'emportent qu'un demi-groupe de combat. Or, la DLM est projetée en 1933 à deux RDP de deux bataillons chacun (soit 400 voitures à sept hommes). On se limitera finalement en 1935 à un RDP type DLM fort de trois bataillons, soit environ 200 voitures à 10 hommes (maximum théorique).

2. Issue de la Société Lorraine de Dietrich & Cie qui poursuit parallèlement son activité à Lunéville, produisant notamment des tracteurs agricoles à chenille sous la marque Ara.

3. Cette forme pratique de transcription n'a pas cours à l'époque. On écrit « *six roues dont quatre motrices* ».

4. Nous aurons prochainement l'occasion de les détailler.



Une vue magnifique d'une Lorraine 28 en service chez les chasseurs portés, en l'occurrence le 17e BCP dont l'insigne schématique apparaît sur la portière. La Lorraine 28 est une voiture massive, entièrement carrossée. Le sous-officier, chef de groupe, s'assied à côté du conducteur. À l'arrière, huit hommes sont placés en vis-à-vis sur deux banquettes accessibles uniquement par l'arrière. Des coffres contenant le matériel de combat ouvrent sur les côtés, comme sur les Citroën-Kégresse P 19, et d'autres coffres à l'intérieur, sous les sièges notamment, accueillent les paquetages. Le toit comporte deux trappes permettant le tir au FM. *(DR)*

Les marchés de Lorraine type 28 (1937)

Marché n° 70 278 D/P (220 voitures)	
35 800 à 35 839	40 voitures de dragons portés
35 840 et 35 841	2 voitures blindées Maroc
35 842 à 36 013	172 voitures de dragons portés
36 014 à 36 019	6 citernes à essence
Marchés n° 70 395 D/P et 70 652 D/P (32 voitures)	
36 539 à 36 550 9 623 à 9 642 (M ?)	12 + 20 voitures de transport de personnel du génie
Marché n° 70 606 D/P (150 voitures)	
62 306 à 62 425	120 voitures de dragons portés
90 40.. à 90 42..	30 voitures de commandement
Marchés n° 70 017 D/P (2 voitures)	
66 955 et 66 956	2 citernes à eau

portés (5e et 17e BCP) prévus dans le cadre des brigades cuirassées, à raison d'un bataillon de chasseurs pour deux bataillons de chars B. C'est l'embryon des DCr qui se constitue.

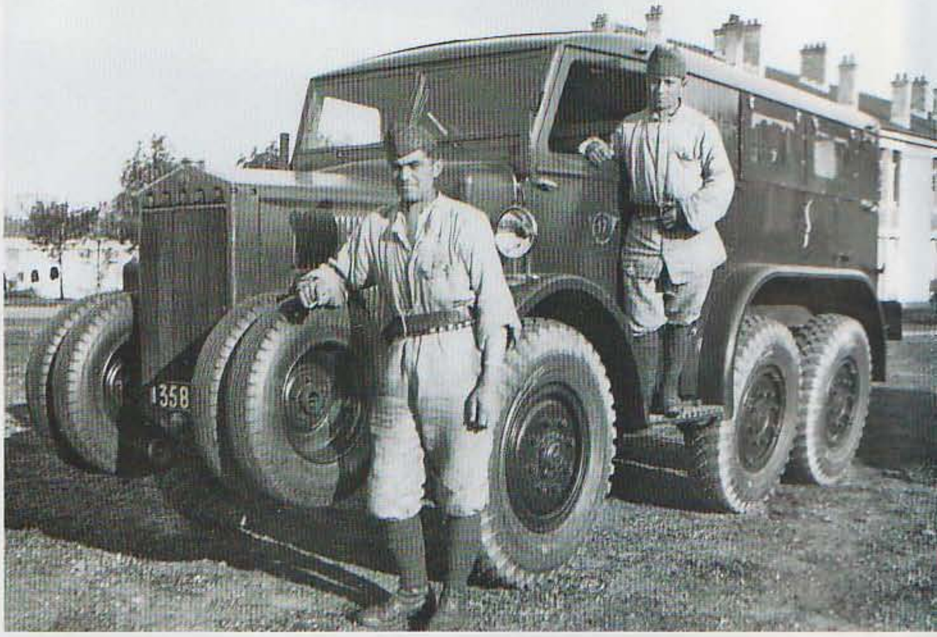
Une version de carrosserie probablement très voisine [5], pour le *transport de personnel du génie,* est commandée à 32 ex. pour les compagnies de génie porté de DLM, tandis que 40 autres châssis reçoivent des carrosseries différentes (➡ pages 68 à 74).

Les VDP Lorraine sont mises en service à partir de 1937 et, quant au 4e RDP, initialement dans un seul

Au 17e BCP en manœuvres au camp de Mailly du 10 au 20 août 1939. La première voiture semble comporter une antenne à l'arrière. Au second plan, on distingue l'avant de la voiture 35 800, l'une des toutes premières sorties. *(DR)*

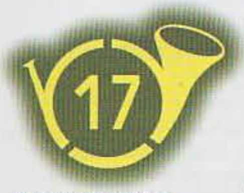
bataillon[6]. Les dotations ne sont complètement réalisées qu'au début de l'année 1939, mais la fabrication de la Lorraine 28 n'ira pas au delà : dès octobre 1937 en effet, la voiture Laffly S 20 TL s'était révélée nettement supérieure à sa concurrente, dont « *les possibilités en terrain varié sont assez faibles, par suite du manque de puissance de son moteur et de son adhérence insuffisante* ».

Les quatre roues arrière seules motrices portaient condammation de la Lorraine 28, véhicule un peu pataud qui, sans laisser un souvenir impérissable à ses utilisateurs, ira vaillamment au feu en mai 1940 avec les dragons portés de la 1re DLM et les sapeurs.

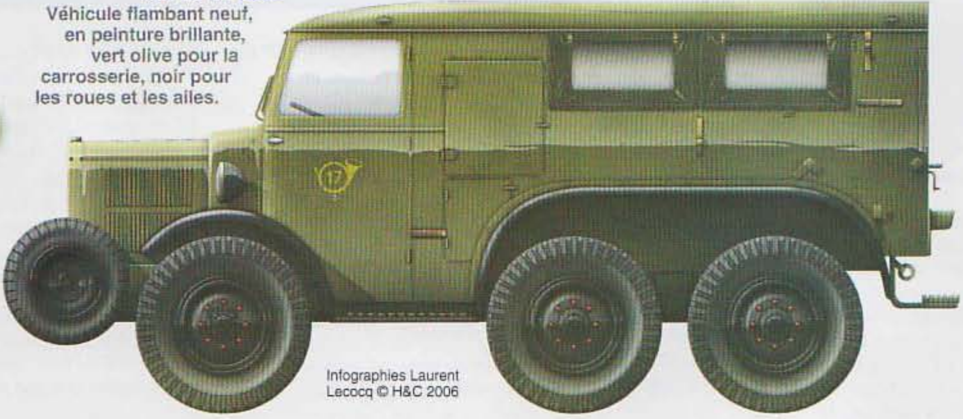


La VDP Lorraine 28 35 800 du 17e BCP dans sa garnison du temps de paix, quartier Gibon à Rambervilliers (Vosges). Le bataillon est recréé au printemps 1937 en tant que « chasseurs motorisés », avant de prendre son appellation définitive de « bataillon de chasseurs à pied portés ». *(DR)*

17e BCP (2e Bde Cu)



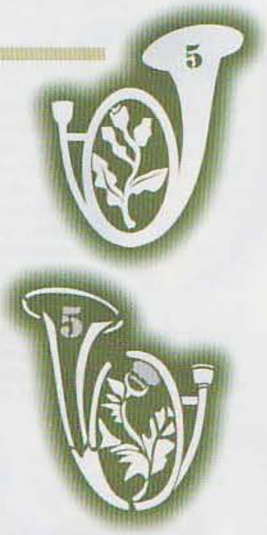
Insigne de portière du 17e BCP
Un petit chiffre peint en-dessous au pochoir donne le numéro d'ordre de la voiture.



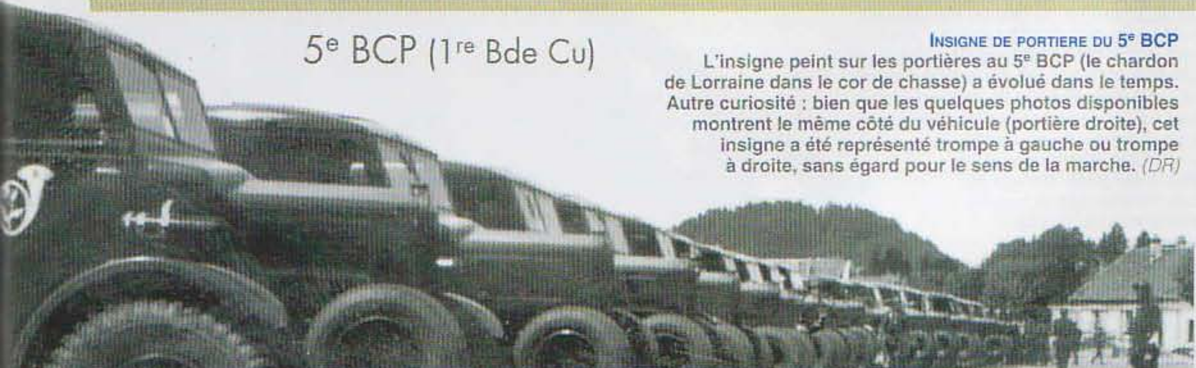
VDP du 17e BCP
Véhicule flambant neuf, en peinture brillante, vert olive pour la carrosserie, noir pour les roues et les ailes.

Infographies Laurent Lecocq © H&C 2006

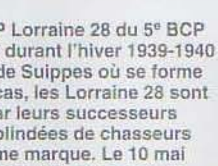
5e BCP (1re Bde Cu)

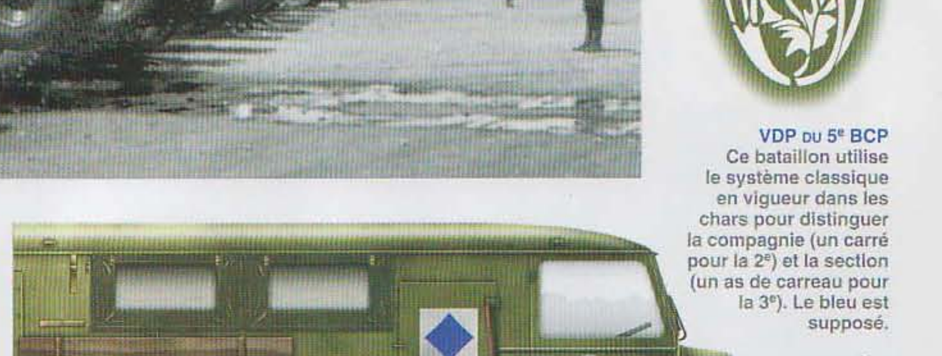


Insigne de portière du 5e BCP
L'insigne peint sur les portières au 5e BCP (le chardon de Lorraine dans le cor de chasse) a évolué dans le temps. Autre curiosité : bien que les quelques photos disponibles montrent le même côté du véhicule (portière droite), cet insigne a été représenté trompe à gauche ou trompe à droite, sans égard pour le sens de la marche. *(DR)*



Ce splendide alignement de VDP Lorraine 28 du 5e BCP est donné comme ayant été pris durant l'hiver 1939-1940 au camp de Moronvilliers, près de Suippes où se forme alors la 1re DCr. Si c'est bien le cas, les Lorraine 28 sont en instance de remplacement par leurs successeurs à chenilles, les VBCP (voitures blindées de chasseurs portés) modèle 1938 L de la même marque. Le 10 mai 1940, le 5e BCP aligne 43 VBCP 38 L (dotant ses trois compagnies de fusiliers voltigeurs) mais il dispose aussi de 6 VLTT semi-chenillées Citroën-Kégresse et de 40 voitures tous terrains à roues, de modèle non précisé. Ce chiffre inclut les tracteurs légers Latil M7T1 (à la compagnie d'engins, pour tracter les 25 AC et porter les mortiers), mais peut-être aussi quelques Lorraine 28 maintenues en service en quantité non précisée. *(SHD)*





VDP du 5e BCP
Ce bataillon utilise le système classique en vigueur dans les chars pour distinguer la compagnie (un carré pour la 2e) et la section (un as de carreau pour la 3e). Le bleu est supposé.

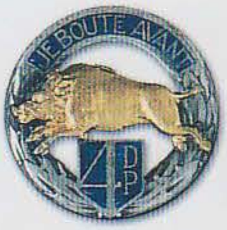
Infographies Laurent Lecocq © H&C 2006

---

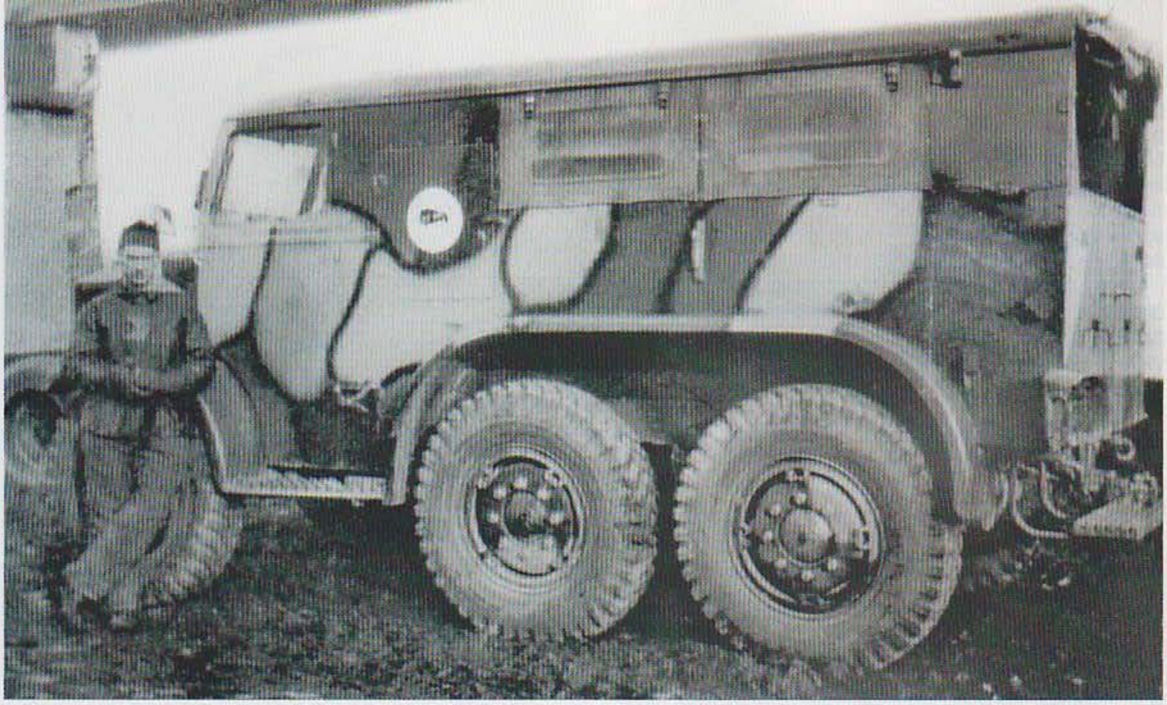
5. Nous ignorons les différences d'aménagement existant entre les Lorraine 28 des sapeurs mineurs (SM) portés et celles des dragons portés. La DLM comporte trois compagnies de SM, chacune dotée de 6 voitures tous terrains de transport de personnel.

[6] En temps de paix, les RDP des DLM n'ont que deux bataillons, le second étant maintenu sur Citroën-Kégresse P 19. Le troisième bataillon (de mobilisation), d'abord envisagé sur camionnettes, est réalisé en septembre 1939 sur VDP type 10 hommes.

4e RDP
(1re DLM)



L'insigne métallique du régiment de dragons portés de Verdun.



Une Lorraine 28 du 4e RDP, splendidement camouflée au cours de l'hiver 1939-1940. *(Via R. Potié)*

Un régiment entier sur Lorraine 28

FV : fusiliers voltigeurs
EME : escadron de mitrailleuses et engins

Le 4e régiment de dragons portés (1re DLM), de Verdun, est l'unité qui a compté le plus de Lorraine 28, à raison de 20 voitures par escadron, plus le volant. À la mobilisation de 1939, le 4e RDP est mis sur le pied de guerre à trois bataillons. Le 10 mai 1940, lorsque débutent les opérations actives, il est ainsi organisé (en gras, les escadrons dotés de VDP Lorraine 28) :

1er Btn 1er escadron AMR (capitaine Bonamy) ;
2e escadron moto (lieutenant Lemaire de Marne)
3e escadron FV (capitaine Arnemann)
4e escadron FV (capitaine Mir)
5e EME (capitaine Clavé)

2e Btn 6e escadron AMR (capitaine Ségur).
7e escadron moto (lieutenant Cagna)
8e escadron FV (lieutenant Ménières)
9e escadron FV (cne de Vandière de Vitrac)
10e EME (capitaine Le Tellier)

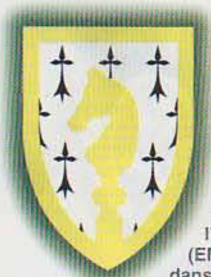
3e Btn 11e escadron AMR (lieutenant Ponsy).
12e escadron moto (capitaine de Chabalier)
13e escadron FV (lt de Riolt de Fonclarc)
14e escadron FV (lieutenant Hennessy)
15e EME (lieutenant Sappey-Marinier)

Le 4e RDP connaît le sort commun aux trois DLM, perdant tout son matériel en mai, pour partie dans de durs combats, le reste avant l'évacuation de Dunkerque.

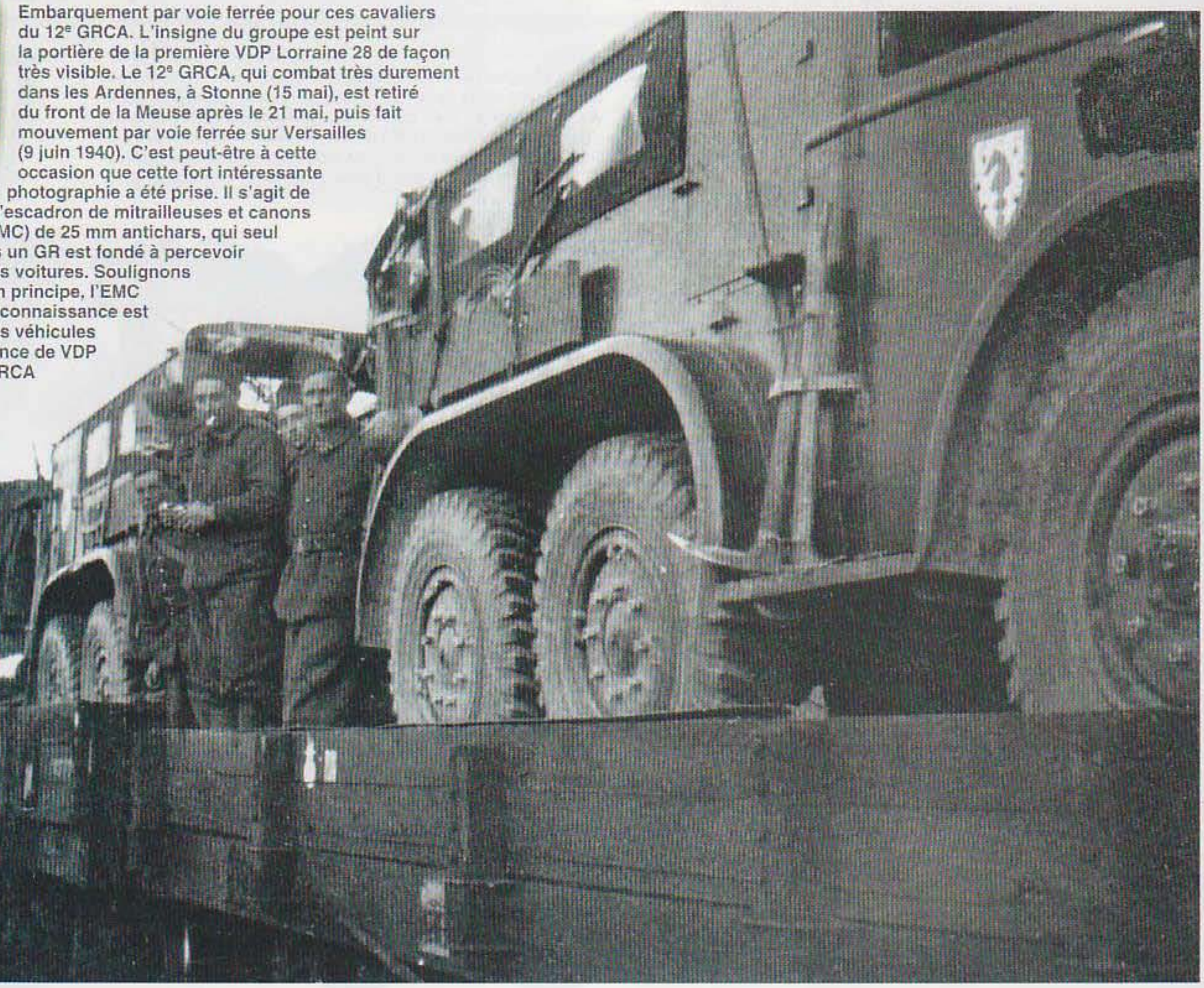
Là disparaît la moitié environ des Lorraine 28.

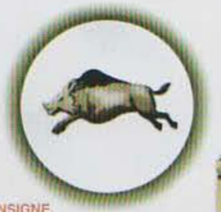
12e GRCA
(10e CA)

Insigne de portière couleurs supposées.

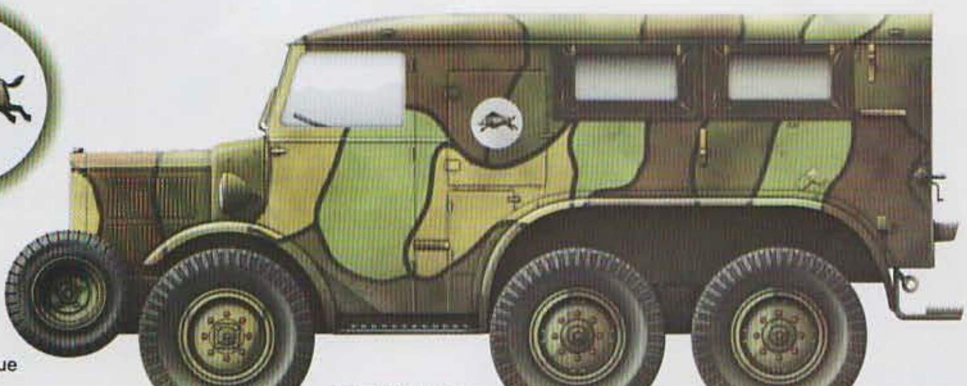


Embarquement par voie ferrée pour ces cavaliers du 12e GRCA. L'insigne du groupe est peint sur la portière de la première VDP Lorraine 28 de façon très visible. Le 12e GRCA, qui combat très durement dans les Ardennes, à Stonne (15 mai), est retiré du front de la Meuse après le 21 mai, puis fait mouvement par voie ferrée sur Versailles (9 juin 1940). C'est peut-être à cette occasion que cette fort intéressante photographie a été prise. Il s'agit de l'escadron de mitrailleuses et canons (EMC) de 25 mm antichars, qui seul dans un GR est fondé à percevoir de telles voitures. Soulignons cependant que, en principe, l'EMC d'un groupe de reconnaissance est doté de simplemes véhicules routiers. La présence de VDP Lorraine au 12e GRCA constitue une spectaculaire exception. *(Via Ch. Dutrône)*



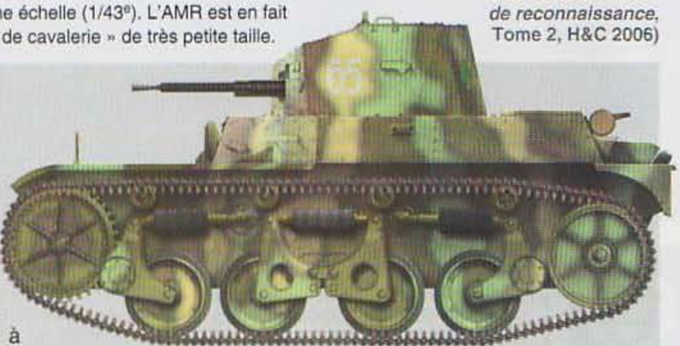


Insigne peint du 4e RDP
Les couleurs ne sont que supposées. Le sanglier des Ardennes est celui tiré de l'insigne métallique page ci-contre.



Infographies Laurent Lecocq © H&C 2006

Voiture de dragons portés Lorraine 28 du 4e RDP, 1940
Tiré de la photo page ci-contre, ce profil illustre le fait que, durant la « période d'attente », les voitures du 4e RDP ont été camouflées. À cet égard, l'influence du camouflage Renault « deuxième type » à quatre tons est frappante. Ceci n'a rien de surprenant car les AMR et les Lorraine 28 se cotoient au sein même de chaque bataillon.



AMR 35 à tourelle de 13,2 mm 87 401 du 11/4e RDP, 1940
(profil extrait des *Automitrailleuses de reconnaissance*, Tome 2, H&C 2006)

NB : les deux véhicules sont présentés à la même échelle (1/43e). L'AMR est en fait un « char léger de cavalerie » de très petite taille.

mardi
28
MAI

« *Décrochage in extremis* » avec les Lorraine du I/4e RDP

Chacun des trois bataillons de dragons portés d'une DLM compte des motocyclistes, des combattants portés sur voitures six-roues et des AMR. Tous combattent ensemble, comme l'illustre ce récit tiré du JMO du 4e RDP.

Le 28 mai dans la nuit, le 1er escadron AMR qui tient le carrefour situé à un kilomètre nord-ouest de Neuf-Berquin, reçoit l'ordre de se replier sur le hameau de Bleu, où est installé le PC du 1er bataillon.

L'ennemi s'infiltre partout, ses fusées éclairantes voltigent de droite et de gauche, le 1er bataillon est menacé d'encerclement ; il faut se dépêcher si l'on veut échapper au coup de main ennemi. Le lieutenant Pottier prend liaison avec son chef d'escadrons, le capitaine Arnemann, qui le charge de protéger le repli de son unité. Déjà, à la tombée de la nuit, **un groupe de voitures haut le pied**[1], qui tentait de rejoindre les combattants à quelques deux kilomètres de là, pris sous un violent feu d'armes automatiques ennemies, a dû se replier. L'agent de liaison Leray a disparu dans la nuit en appelant.

Successivement, les escadrons rejoignent le point de rassemblement où attendent **les voitures**.

C'est d'abord le 2e escadron motos qui a mission d'assurer le jalonnement de la colonne en direction de Bailleul ; c'est, ensuite, le 5e escadron (EME, lieutenant Lejoindre) qui est aiguillé d'urgence dans cette direction. Le temps presse et il faut sauver le plus de monde possible. Les balles traceuses commencent à remplir le ciel. Les 3e et 4e escadrons (fusiliers voltigeurs), aux ordres du capitaine Bonamy, ont eu des difficultés pour se décrocher et se font attendre. Enfin, les voici ! Le capitaine Bonamy avec les siens ramène les débris d'une compagnie antichars appartenant à un régiment de tirailleurs algériens ; soit une vingtaine d'hommes et cinq canons de 25, qu'il confie au lieutenant Pottier. Le capitaine Arnemann part en guide des dernières rames. Les « **Lorraine** » viennent à peine de disparaître dans la nuit que la tenaille de l'ennemi se resserre. Visiblement, celui-ci hésite à déclencher son coup de main, ne sachant exactement à quelle force il a à faire. Quelques coups de 77[2] éclatent aux alentours du carrefour. Chez nous, tout le monde observe le plus grand silence ; on se chuchote les ordres. Soudain, le crépitement des mitraillettes reprend et se rapproche. Le dispositif ennemi semble épouser la forme d'un arc de cercle, des balles traceuses zèbrent le ciel à peu de distance. Les chefs de voiture[3], le doigt sur la détente, la tête émergeant de la tourelle, écarquillent les yeux et fouillent les ténèbres environnantes qu'un rayon de lune déchire par intermittence. En hâte, mais sans précipitation et toujours dans le plus grand silence. Les indigènes se sont hissés sur **les voitures**, cependant que leurs canons sont attelés derrière celles ci. L'adjudant-chef Antoine, le maréchal des logis chef Damien et les conducteurs ont effectué l'opération dans un temps record. Enfin, tout est prêt. Les « moulins » sont lancés en même temps et tandis que **les voitures** partent immédiatement dans la direction de Bailleul, feu sous plancher, la dernière[4], « la 13,2 » du maréchal des logis Nouvel, au commandement du lieutenant Pottier, ouvre un feu nourri sur l'ennemi qui, à ce moment précis, surgit en nombre à quelques mètres.

Aux rafales des 13,2 traceuses répondent celles des mitraillettes. Le lieutenant courre à toute vitesse vers son side, saute dedans et démarre à vive allure cependant que l'AMR déjà lancée fonce derrière lui, guidée par de brefs appels de feu rouge. Cinq minutes se sont à peine écoulées depuis le départ des **voitures de DP**. Trop tard, Messieurs les Allemands !

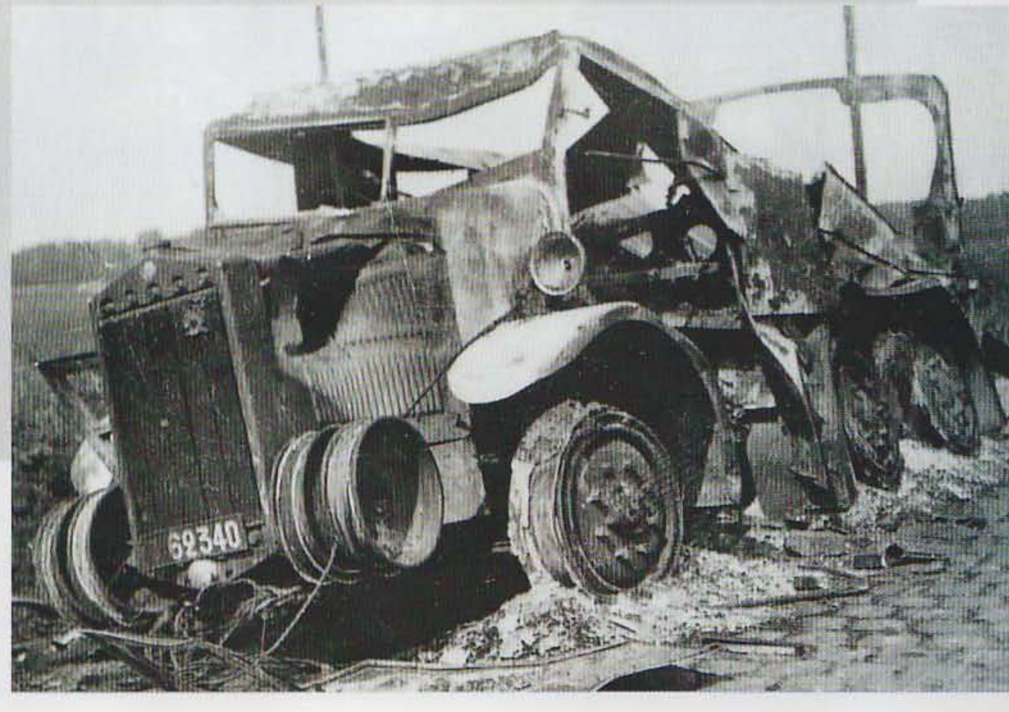
---

[1] Des Lorraine 28 avec seulement leur conducteur, sans le personnel porté ni le chargement.

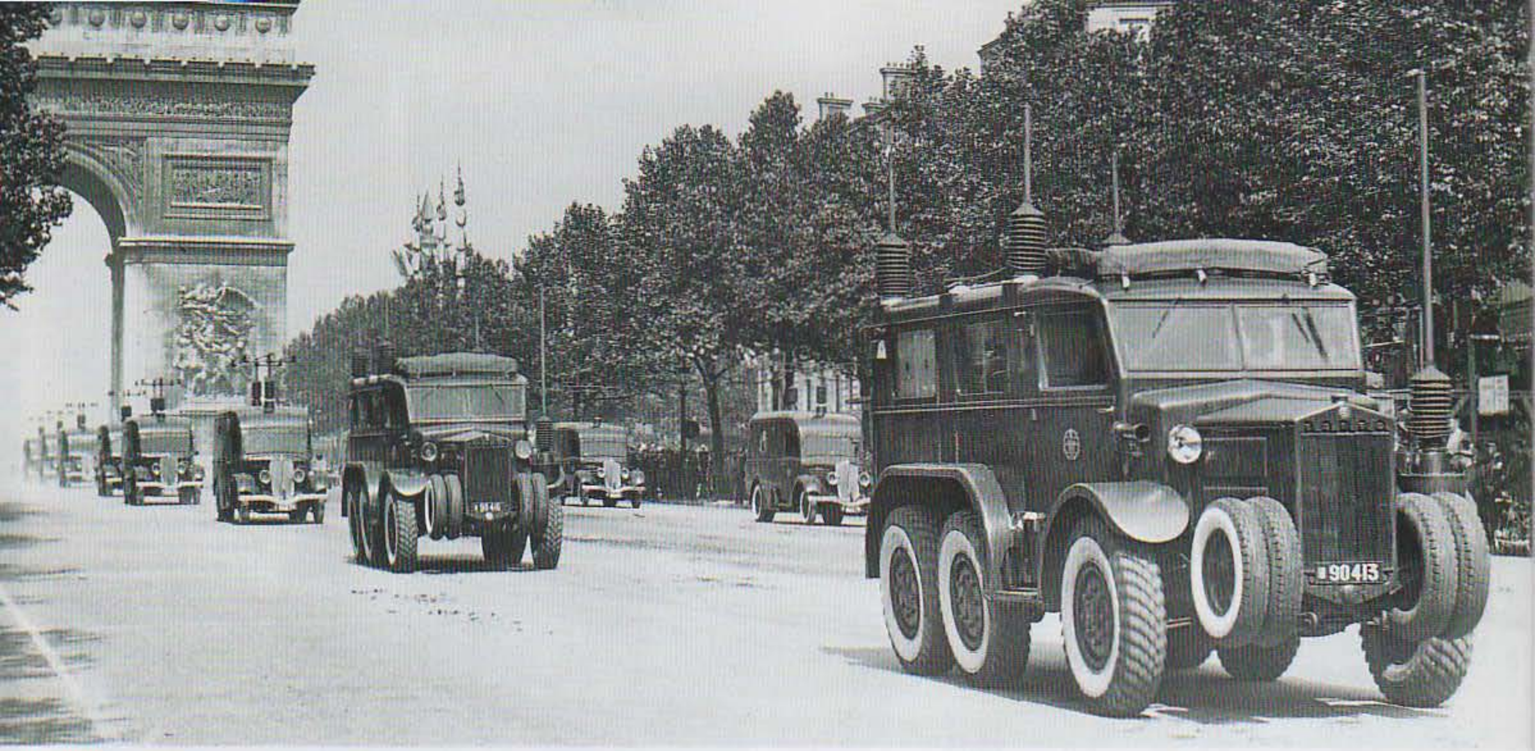
[2] Erreur très courante dans les récits de 1940. Mais le 77 allemand n'est plus en service.

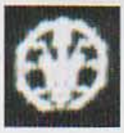
[3] Le mot « voitures » désigne ici des AMR.

[4] Il s'agit d'une AMR 35 à tourelle de 13,2 mm.

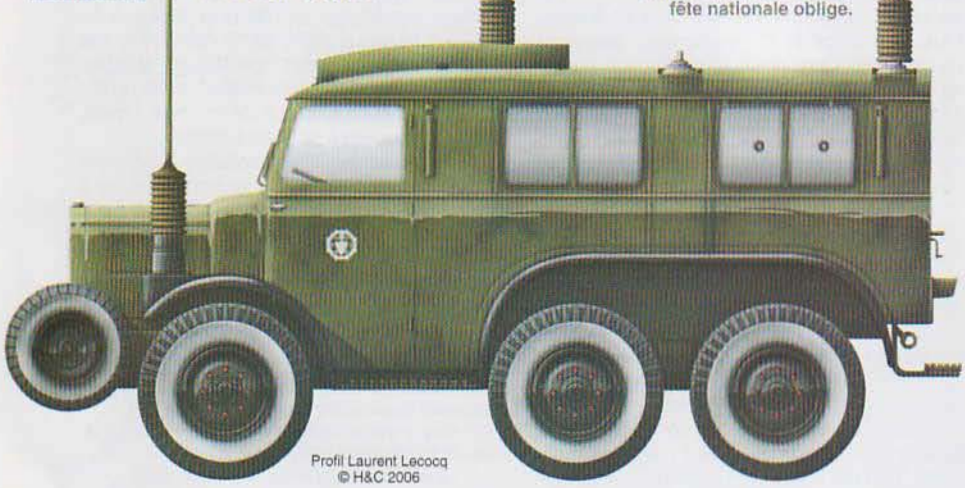


La voiture 62 340, probablement du 4e RDP, détruite et incendiée à Cantin (Nord) fin mai 1940. Malgré la disparition totale des pneumatiques, le feu a curieusement épargné l'avant du véhicule, qui a conservé sa peinture de camouflage et préservé aussi la lisibilité de la plaque minéralogique dont seul le drapeau tricolore est devenu invisible. *(DR)*





INSIGNE DE PORTIERE DU 8ᵉ GÉNIE
Foudres et roue dentée s'ajoutent aux attributs classiques du génie.



VOITURE PC LORRAINE TYPE 28-1
à équipement ER 26 ter + R 14. Carrosserie briquée et pneus à flancs peints en blanc, fête nationale oblige.

Profil Laurent Lecocq
© H&C 2006

Les splendides Lorraine PC type 28-1 du 8ᵉ génie (transmissions) se laissent admirer à Paris le 14 juillet 1938. On reconnaît ci-dessus les **90 413** et **90 416**, avec derrière elles des fourgons Renault ACZ. Et ci-dessous, garées, les six voitures appelées à défiler, dont la **90 409**. *(DR et coll. 8ᵉ RT via A. Salles)*

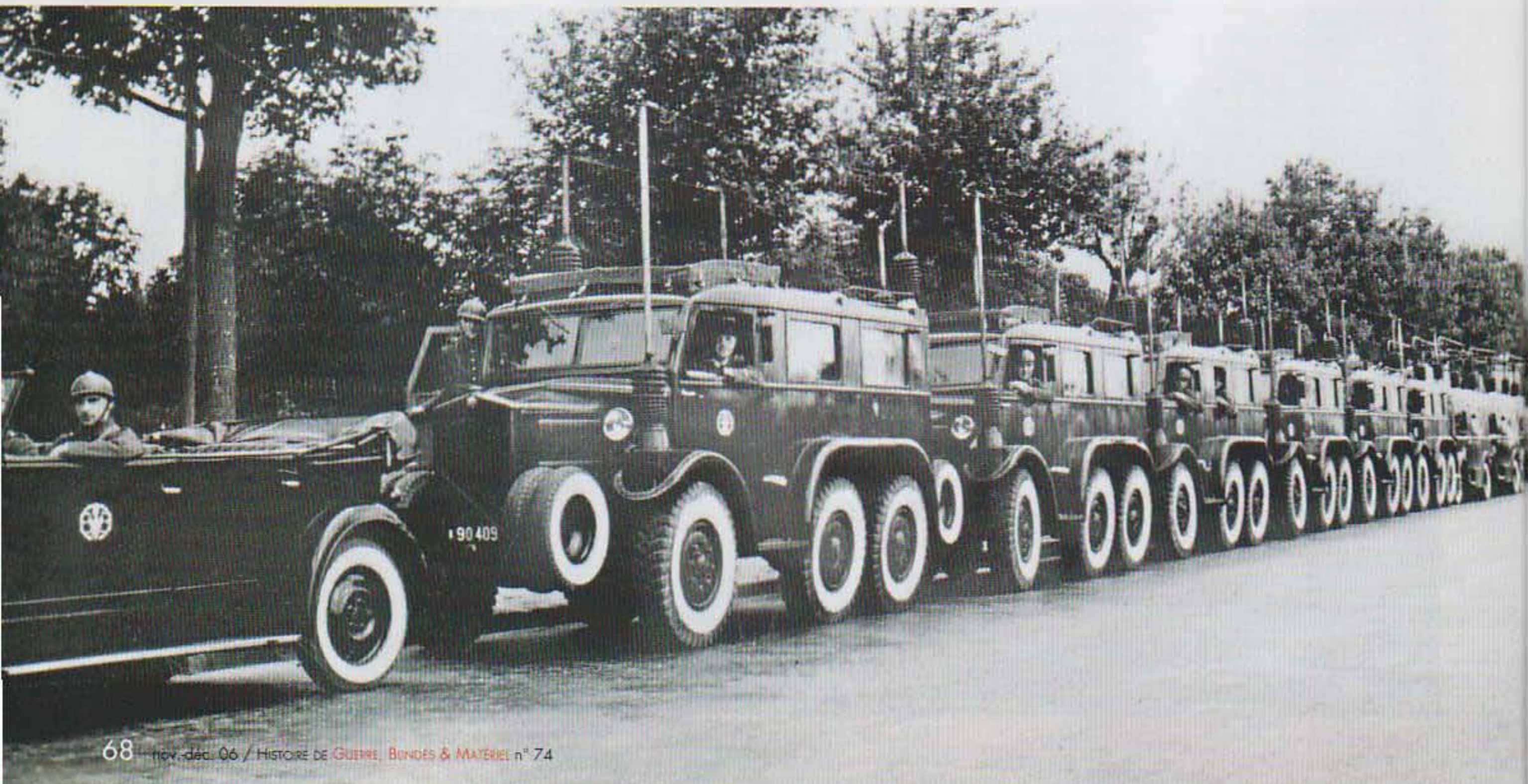
Les voitures de commandement TSF

Deux modèles — du point de vue de la carrosserie — existent en matière de voitures PC équipées de TSF sur châssis Lorraine 28.

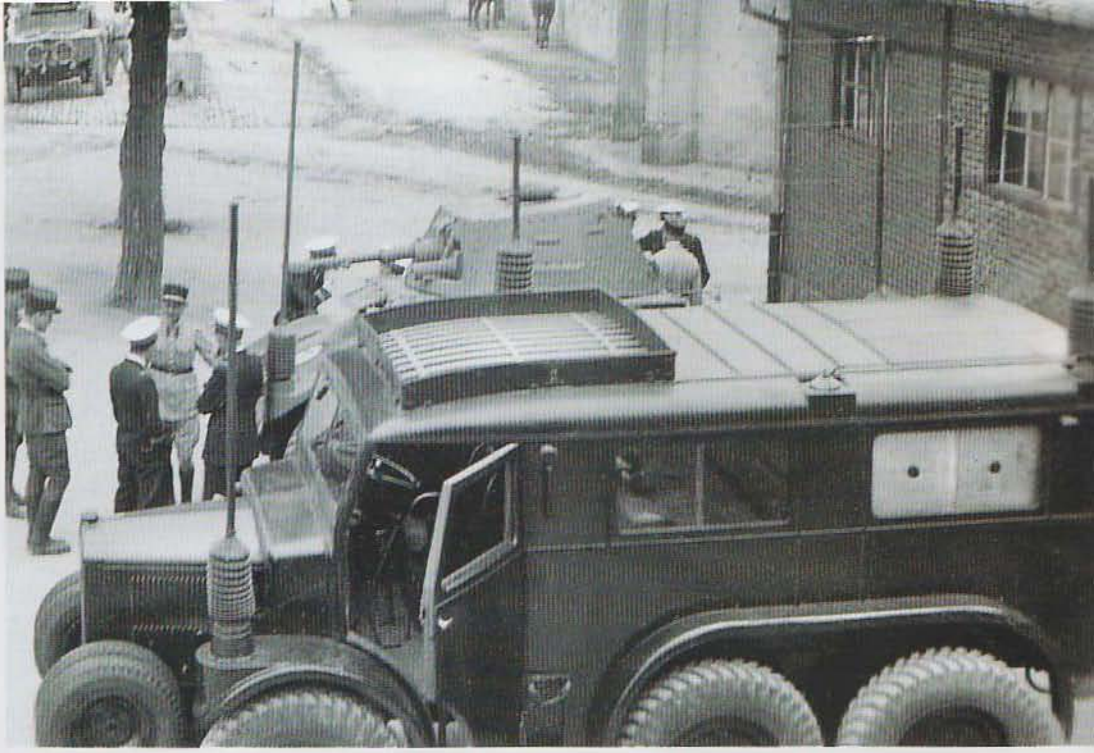
Le premier modèle de carrosserie TSF

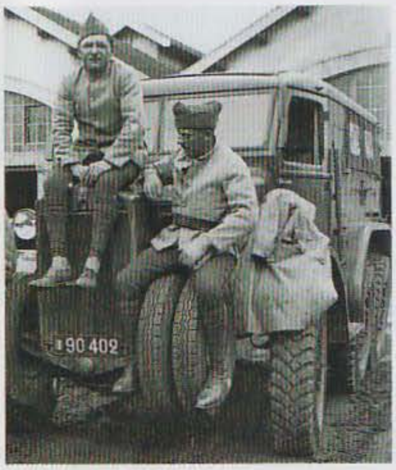
Cette voiture PC, dotée d'une carrosserie spéciale établie sur les directives de la section d'études du matériel de transmissions (SEMT), est incluse, pour 30 véhicules, dans le marché n° 70 606 D/P datant de 1937[7].

Sur les 30 voitures, dix sont livrées suffisamment tôt pour pouvoir recevoir au fort d'Ivry leur installation radio, un ensemble composé de l'ER 26 *ter* et du récepteur R 14[8], et être prêtes,



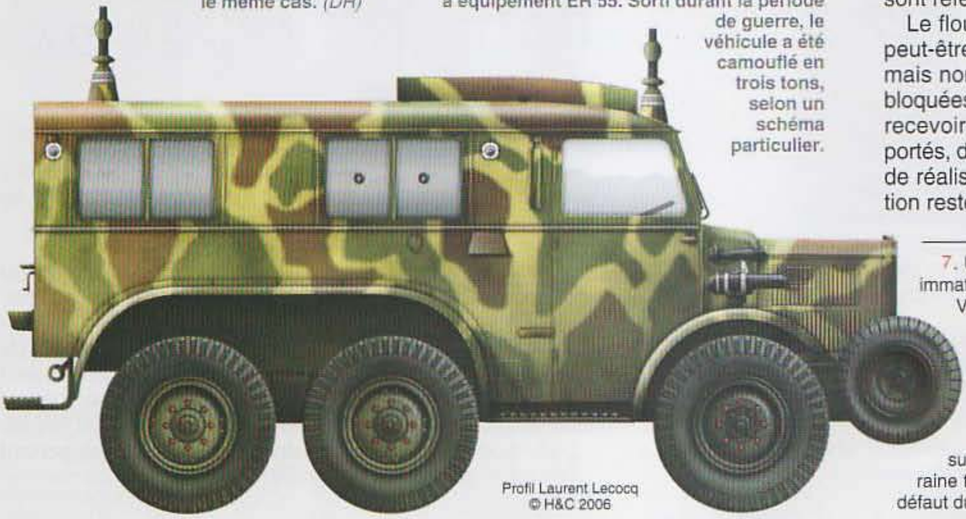
Une belle vue de dessus du premier modèle de voiture de commandement TSF sur châssis Lorraine 28. Il s'agit là encore d'une des dix premières voitures. Celle-là est vue dans la cour du quartier du 6ᵉ cuirassiers à Verdun en 1938. *(Coll. Anciens de la cavalerie, via Ch. Grégoire)*





Une énigme : cette VDP classique du 17ᵉ BCP porte le numéro ■ 90 402, de la tranche attribuée aux voitures PC. Une autre, la ■ 90 400, est dans le même cas. *(DR)*

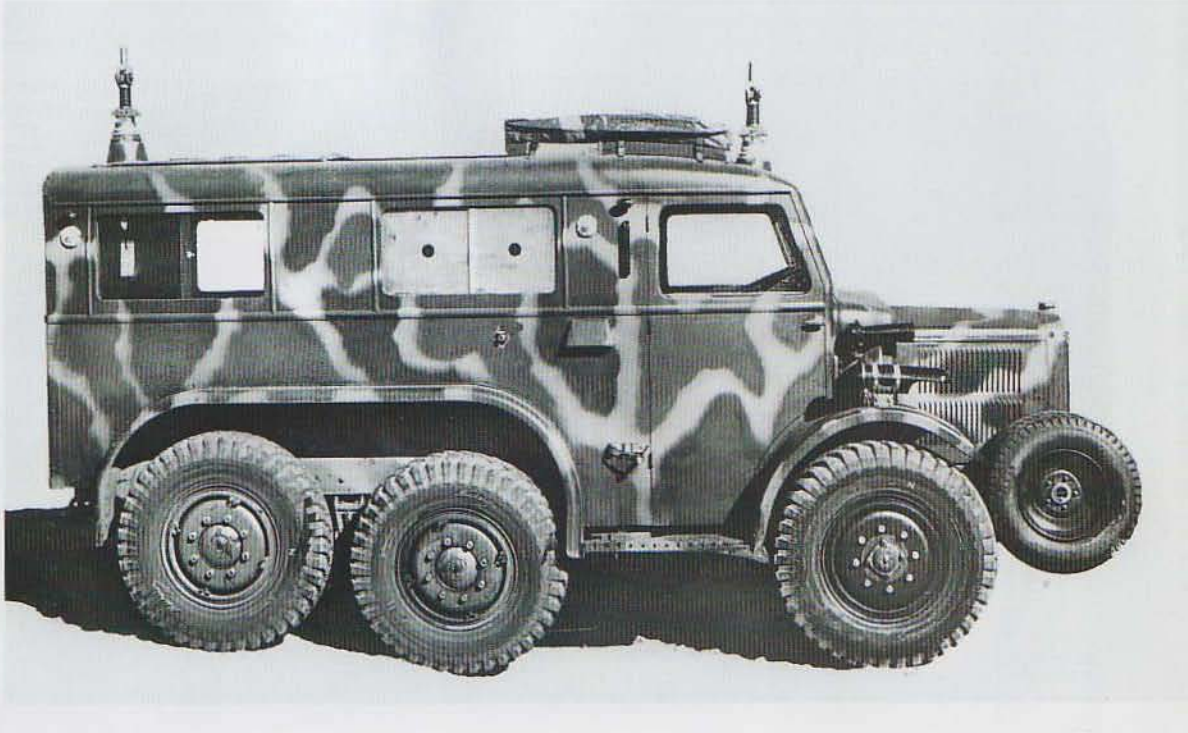
Voiture PC Lorraine, présumée du type 28-2 à équipement ER 55. Sorti durant la période de guerre, le véhicule a été camouflé en trois tons, selon un schéma particulier.



Profil Laurent Lecocq
© H&C 2006

flambant neuves et sous l'insigne du 8ᵉ génie, pour affronter la foule parisienne sur les Champs-Elysées le 14 juillet 1938. Avec cet équipement, ces voitures sont référencées **type 28-1** par la SEMT.

Le flou demeure pour les autres voitures, qui ont peut-être été désignées **type 28-2**. Il est possible — mais non confirmé — que ces voitures PC ont été bloquées durablement au fort d'Issy dans l'attente de recevoir le poste ER 55, spécifique des chasseurs portés, dont justement 20 prototypes étaient en cours de réalisation durant l'hiver 1939-1940. Cette question reste à affiner.

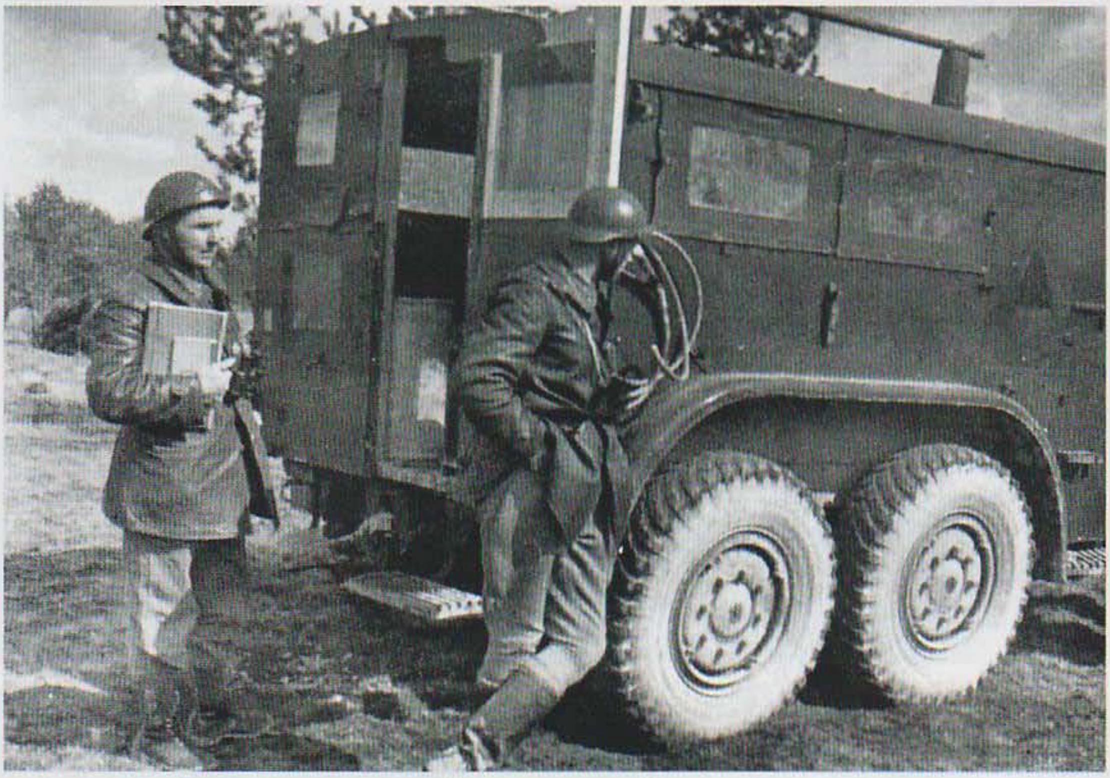


La seule photo connue de ce que nous supposons être la voiture PC Lorraine type 28-2 munie de l'équipement radio ER 55. (réalisation 1939-1940). Le montage des antennes et leur disposition est radicement différent. Photographiée sur un pan incliné, la voiture montre bien la façon dont les roues indépendantes vont « chercher » le terrain. *(Coll. P. Touzin)*

---

7. Une incertitude subsiste sur le nombre exact et les immatriculations de ces véhicules (tranche 90 400), car des VDP classiques ont été identifiées dans cette tranche, alors que ces numéros ne figurent pas sur les tables publiées en juillet 1939 par le constructeur.

8. Cet assemblage, formellement identifié grâce à une notice de la SEMT datée de juillet 1938, est très inattendu car le récepteur R 14 est l'un des deux éléments du poste ER 14 réservé à l'artillerie lourde sur voie ferrée. On suppose qu'il a été monté sur les Lorraine type 28-1, en tant que récepteur supplémentaire, par défaut du futur R 30 (les deux appareils étant similaires).



Comme d'autres unités mécaniques de l'infanterie et de la cavalerie, le 37^e BCC (1^{re} DCr) se voit doté d'une VDP Lorraine 28 transformée en voiture de commandement TSF. L'antenne à cadre rigide ici visible correspond à l'équipement ER 51 modèle 1935 + R 15. Ajoutons que, dans seulement deux bataillons de chars avant-guerre (le II/510^e RCC de Nancy et le I/507^e RCC de Metz, futurs 15^e BCC sur B1 *bis* et 19^e BCC sur D2), une six-roues Lorraine TSF fonctionne en binôme avec la voiture blindée à chenilles Renault YS, qui est équipée des mêmes postes.

Ce document, malheureusement coupé mais plein d'atmosphère (on y reconnaît le capitaine David) offre la seule vue d'époque que nous connaissons, montrant la partie arrière de la carrosserie type VDP. *(Coll. F. Vauvillier)*

Le second modèle de carrosserie TSF

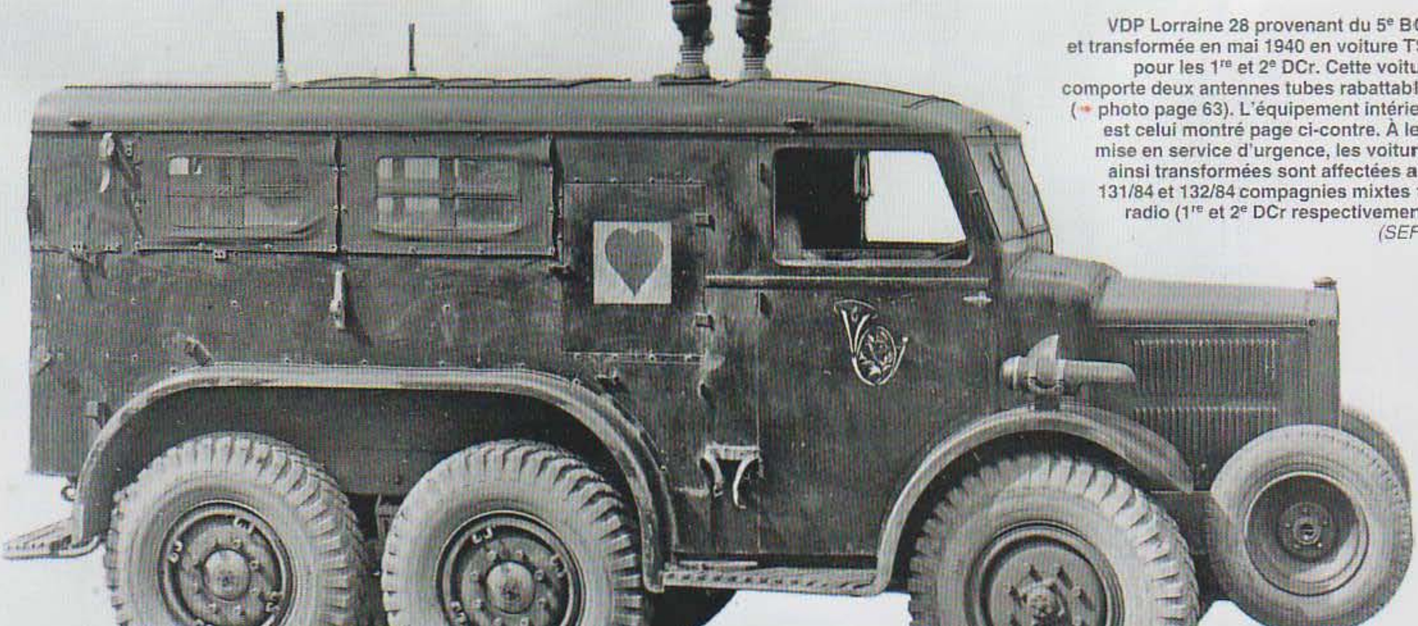
Ces véhicules, qui voient eux aussi le jour durant la « période d'attente » (septembre 1939-mai 1940), sont obtenus par la modification de circonstances d'un petit nombre de VDP classiques, rendues disponibles par le rééquipement des 5^e et 17^e BCP sur voitures blindées de chasseurs portés (à chenilles) Lorraine 38 L.

Si une partie de ces VDP Lorraine 28 est stockée en ERG (24 exemplaires s'y trouvent, disponibles, le 30 avril 1940) puis réattribuée à des unités dans leur vocation initiale de transport de combattants (exemple connu, le 12^e GRCA), d'autres voitures de ce modèle sont envoyées au fort d'Issy durant la drôle de guerre pour y recevoir un équipement radio de différents types selon les unités auxquels elles sont destinées. Nous n'en connaissons pas le détail, mais au moins deux types ont été identifiés à ce jour :

— équipement TSF pour BCC (→ photo ci-dessus) ;

— équipement TSF pour réseau de commandement de division cuirassée (→ photo ci-dessous et page ci-contre).

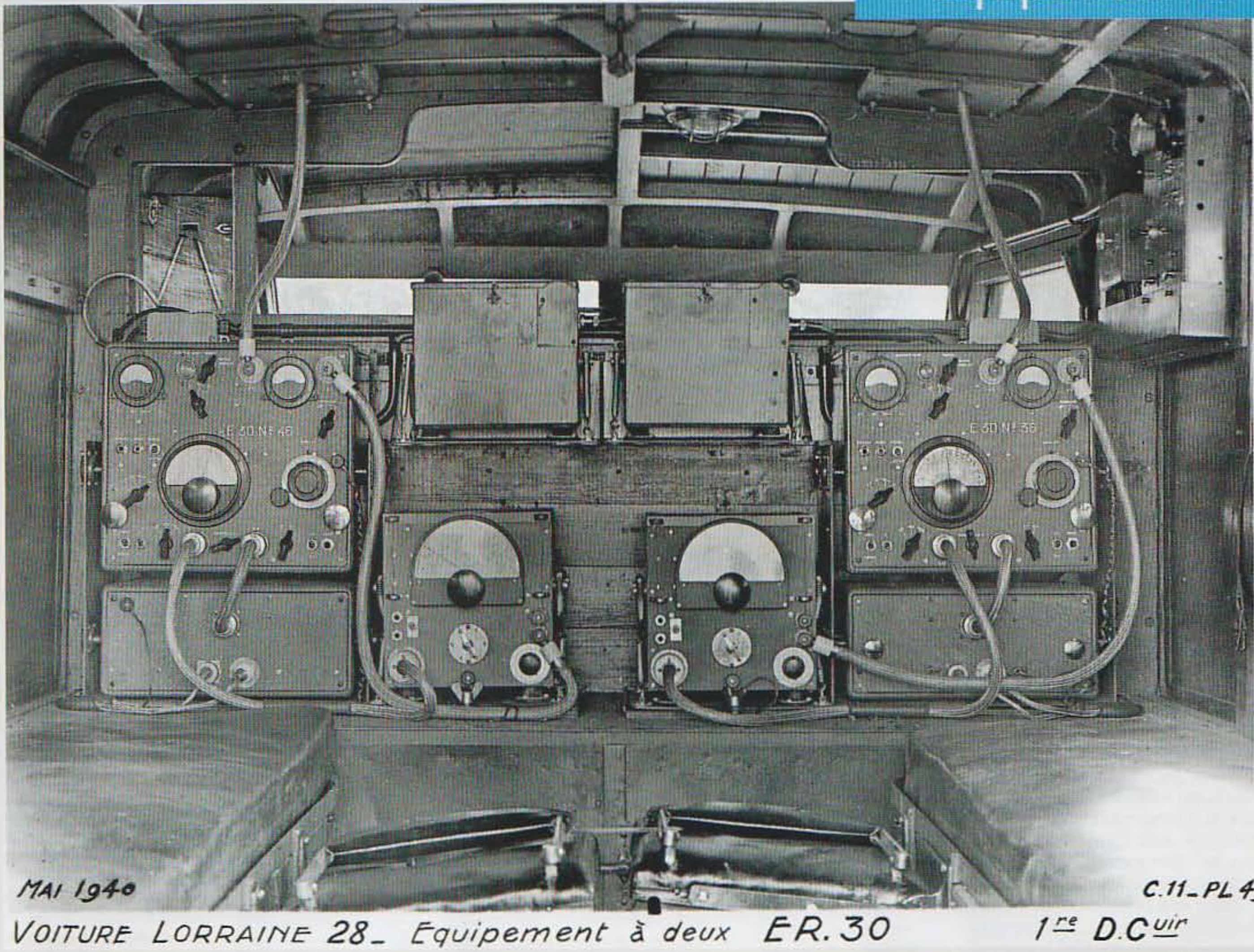
En matière de TSF sur véhicules, il y a lieu en effet de distinguer, d'une part le matériel employé isolément au sein des corps de troupe, et qui sont servis par les personnels de ces corps ayant reçu l'instruction appropriée, et d'autre part les détachements de sapeurs télégraphistes portant l'écusson du génie (8^e, 18^e, 28^e et 38^e génie).


VOITURE LORRAINE 28 de Sapeurs Télég^{tes} de 1^{ère} et 2^{ème} D.C^{uir}
Vue Générale
Position de Travail

VDP Lorraine 28 provenant du 5^e BCP et transformée en mai 1940 en voiture TSF pour les 1^{re} et 2^e DCr. Cette voiture comporte deux antennes tubes rabattables (→ photo page 63). L'équipement intérieur est celui montré page ci-contre. À leur mise en service d'urgence, les voitures ainsi transformées sont affectées aux 131/84 et 132/84 compagnies mixtes fil-radio (1^{re} et 2^e DCr respectivement). *(SEFT)*

940

C11 P



MAI 1940 C.11_PL 4

VOITURE LORRAINE 28_ Equipement à deux ER.30 1re D.Cuir

UNE BELLE RÉALISATION MAIS BIEN TARDIVE L'ÉMETTEUR-RÉCEPTEUR ER 30

Vue d'ensemble d'un équipement à deux ER 30 sur une VDP Lorraine 28, montage tardivement réalisé en mai 1940 pour la 1re DCr. Cette somptueuse vue intérieure est celle de la VDP présentée de profil page ci-contre. *(SEFT)*

Aimé SALLES

chef de projet

IRMA

(Inventaire Radios Militaires Anciennes)

Bien que les efforts en matière de radio aient été orientés par priorité, entre 1935 et 1940, vers l'équipement des matériels blindés [1], un poste prévu dans ce contexte, mais à installer sur véhicule non blindé, est mis en chantier en 1936.

Il s'agit de l'**ER 30**, spécifiquement destiné aux liaisons de commandement des divisions cuirassées. [2]

Les études de ce poste débutent en 1936. Marquant un incontestable progrès, le **récepteur** R 30 sera adopté en 1938. À cette date, l'**émetteur** E 30 est encore en expérimentation, sa mise au point s'avérant plus délicate.

En fait, le R 30 sera largement utilisé dans d'autres ensembles, en particulier dans l'ER 13 modèle 1939, dans l' ER 26 *ter* modèle 1935 ou l'ER 27 modèle 1935 en remplacement (ou complément) du R 61 ou dans l'ER 26 *bis* modèle 1939 en remplacement du R 15, ou encore sous une forme très similaire (R 14) dans l'ER 14.

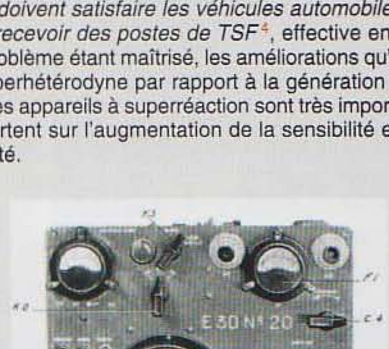
Le R 30 sera fabriqué en moyenne série, de 500 à 1 000 exemplaires [3]. L'E 30 sortira quant à lui à partir de l'automne 1939, à 200 ex. environ jusqu'en juin 1940. Un seul constructeur a été identifié à ce jour, La Radiotechnique.

De nouveaux postes pour véhicules

Jusqu'à la seconde moitié des années trente, l'installation de matériel radio sur véhicule se heurte de manière chronique à un manque de spécifications en matière d'implantation interne, et plus particulièrement de leur antiparasitage en ce qui concerne la réception. En effet, personne, du commandement au constructeur, ne se soucie alors du fait qu'un véhicule pourrait être équipé un jour d'une TSF. Le problème ne sera pris en compte dans son ensemble que durant les dernières années.

Dans ces conditions, seuls les récepteurs à superréaction — alors que le superhétérodyne est déjà largement implanté dans le civil — sont susceptibles, dans le bruit de fond intense provoqué par les parasites engendrés par le moteur du véhicule, de sortir, outre les sifflements (liés à cette technique) très désagréables pour les opérateurs, un signal acceptable. Il faudra attendre juin 1935 pour que soit établie une *Notice technique sur les conditions auxquelles doivent satisfaire les véhicules automobiles destinés à recevoir des postes de TSF* [4], effective en 1937.

Ce problème étant maîtrisé, les améliorations qu'apporte le superhétérodyne par rapport à la génération précédente des appareils à superréaction sont très importantes. Elles portent sur l'augmentation de la sensibilité et de la sélectivité.



Émetteur E 30 n° 20. Les deux autres visibles sur la photo du haut de la page portent respectivement les nos 46 et 36. Le poste n° 159 sera installé fin mai (sur un Unic P 107), ce qui permet d'estimer à 200 exemplaires environ la production totale de l'E 30. *(SEFT)*

NOTES

[1] Ces matériels seront détaillés au fil de nos parutions.

[2] On envisage aussi son utilisation pour remplacer les ER 12 dans les unités divisionnaires.

[3] Le numéro spécial transmissions de la *Revue historique de l'Armée* (1967) indique 500, ce qui nous paraît vraisemblable. Mais un document antérieur en indique 1 000 (*Répertoire des appareils en service dans l'armée de terre [métropole et AFN] et l'armée de l'air [AFN]*, Commandement des transmissions en AFN, Colonel Merlin, N° 481, Alger, décembre 1942).

[4] Détails dans *Les AMR 35* de F. Vauvillier (H&C 2005), p. 53.

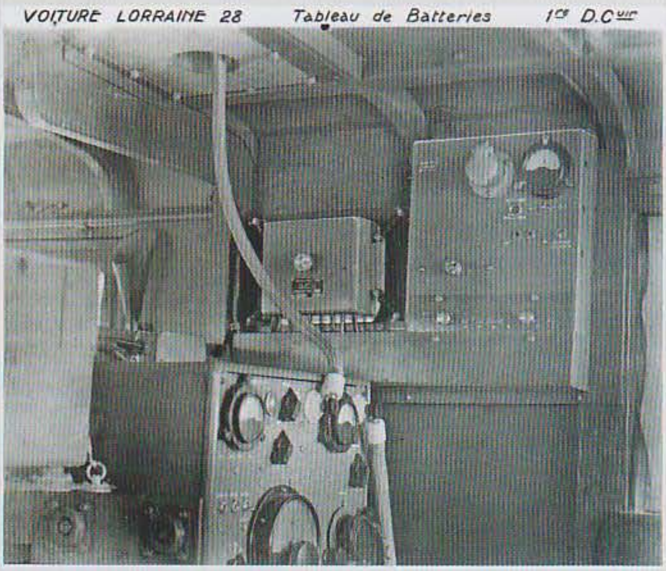


Tableau de batterie à bord de la VDP Lorraine 28 de la page précédente. Au premier plan, l'émetteur E 30 n° 36. *(SEFT)*

Par ailleurs les émetteurs subissent dans la même période une évolution structurelle fondamentale qui rend leur stabilité en fréquence incomparable avec celle des appareils à auto-oscillateur de la génération précédente. Rappelons en effet que la fréquence de l'auto-oscillateur couplé en direct avec l'antenne était sensible au seul balancement du brin d'antenne, conduisant à l'obligation d'utiliser des antennes très rigides. L'architecture de l'émetteur s'appuie désormais sur un maître oscillateur à auto-entretien ou, dans certains cas piloté par quartz (qui rend l'oscillateur quasi insensible aux variations de température et d'alimentation), suivi d'un étage séparateur (qui isole l'oscillateur des perturbations pouvant être apportées au dispositif de rayonnement) et d'un étage de puissance adapté.

Enfin ces évolutions des performances — et par ailleurs aussi des mentalités — autorisent une exploitation en téléphonie dans de bonnes conditions.

L'ensemble de ces améliorations rendent obsolètes les appareils de la génération précédente [5] et autorisent désormais l'établissement de liaisons sur des fréquences très voisines, ceci sans interférences, et donc permettent l'augmentation du nombre de réseaux fonctionnant dans la même gamme.

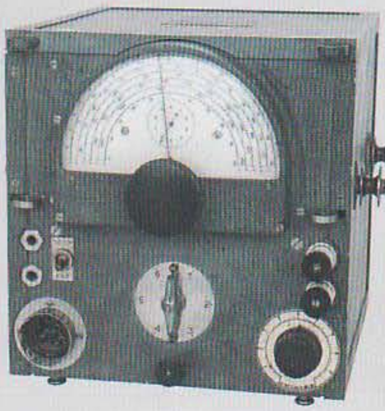
Présentation générale de l'ER 30

C'est un émetteur-récepteur (ER) constitué d'un émetteur E 30, d'un récepteur superhétérodyne R 30, d'une baie d'alimentation et de deux convertisseurs rotatifs. Cet ensemble est similaire à l'ER 26 *ter* mais moins puissant et plus léger. Il peut être utilisé à poste fixe ou sur véhicule (avec support et suspension adaptée).

Destiné aux liaisons de commandement des divisions cuirassées, l'ER 30 est monté sur des voitures **Lorraine 28** (type VDP modifié), mais aussi sur des VLTT (voiture de liaison tous terrains) **Laffly S 15 R** et des tracteurs d'artillerie légère **Unic P 107** [6]. Ces véhicules reçoivent des installations électriques 12 V 100 Ah 500 W antiparasitées et leurs allumages sont blindés.

L'ER 30 cumule les concepts les plus modernes de l'époque :

- une exploitation dans tous les modes : télégraphie, télégraphie modulée mais surtout téléphonie,
- un émetteur stable basé sur un maître oscillateur qui peut être piloté par quartz,
- un récepteur superhétérodyne sensible et sélectif,
- un récepteur muni d'un large cadran facilitant le calage de fréquence,
- un dispositif d'étalonnage de la fréquence du récepteur et de l'émetteur par hétérodyne piloté par quartz,
- un oscillateur de battement à quartz facilitant la réception en A2;
- une structure modulaire par blocs séparés et indépendants. Cette facilité sera pleinement utilisée par une exploitation du seul récepteur indépendamment de l'émetteur dans d'autres configurations.



Un récepteur R 30 conservé en son état d'origine, avec détail des plaques constructeur. *(Photo A. Salles, salle d'honneur du 8e RT)*

L'ÉMETTEUR

Il se présente sous la forme d'un boîtier métallique gris monté au dessus de la baie d'alimentation. Il est suspendu comme cette dernière dans un berceau « en U » par des amortisseurs. L'ensemble des éléments est solidaire de la face avant, l'ensemble du bloc pouvant être extrait du boîtier avant par action sur deux molettes disposées sur la face avant.

On distingue principalement en face avant :

- une borne en entrée reliée à l'antenne, l'autre en sortie (commutation par relais interne) à relier au récepteur,
- une prise pour raccordement avec la baie d'alimentation, une prise pour l'alimentation du récepteur,
- un interrupteur « marche/arrêt »,
- un voyant de mise en marche et un indicateur de tensions,
- un interrupteur forçant l'émission ou la réception,
- un sélecteur de mode de modulation,
- un commutateur à trois positions pour la sélection de la gamme de fréquence,
- un cadran semi-circulaire gradué de 0 à 100 pour l'accord en fréquence, une aiguille « trotteuse » permettant le réglage fin,
- un sélecteur permettant le choix d'un mode piloté par quartz ou non,
- un bouton d'accord avec réglage fin pour l'accord de l'étage final,
- une commande de réglage du couplage d'antenne,
- un indicateur du courant d'antenne.

LE RÉCEPTEUR

Il se présente sous la forme d'un boîtier métallique gris quasi cubique avec un couvercle à glissières permettant d'accéder aux tubes. Le boîtier comprend quatre pieds amortisseurs. Le dispositif d'alimentation est extérieur au boîtier. L'ensemble du bloc récepteur peut être extrait du boîtier à l'aide de deux verrous disposés en face avant. Les éléments sont disposés sur un châssis solidaire de la face avant. Les organes de commande et de contrôle placés en face avant sont réduits, facilitant ainsi son exploitation.

MODÈLE DE LA RADIOTÉLÉGRAPHIE MILITAIRE
POSTE RÉCEPTEUR R 30
MARCHÉ N°
POSTE N° U 3 5 2
LA RADIOTECHNIQUE

On distingue principalement en face avant :

- un large cadran semi-circulaire comportant 6 échelles graduées en fréquence et une échelle 0 à 100. Ce cadran est parcouru par une aiguille à 2 vitesses (1/15 et 1/8). Une aiguille « trotteuse » permet un réglage fin (10 tours pour une graduation de l'échelle 0-100),
- un commutateur « ENT/MOD. » (ondes entretenues ou modulées),
- un commutateur rotatif de gammes,
- un bouton de réglage « renforcement » (gain),
- deux prises jacks pour casques,
- une borne d'antenne et de terre,
- une prise d'alimentation. ■

Caractéristiques techniques (simplifiées) de l'émetteur-récepteur ER 30

EMETTEUR

Gamme : 60 à 220 m en 3 sous-gammes

Architecture : maître oscillateur à auto-entretien ou piloté quartz (11M7), étage séparateur (11M7), amplificateur HF (TM3G50), ampli. micro. (11J7) modulation (11F6) par la grille d'arrêt ou la plaque (en A2)

Mode : A1, A2 (1200 Hz), A3

Micro : laryngophone électromagnétique ou micro cristal

RÉCEPTEUR

Type : superhétérodyne

Gamme : 12 à 3700 m en 6 sous gammes sélectionnables par commutateur (12-35, 30-83, 75-220, 200-560, 540-1500, 1 400-3 700 m)

Architecture : un étage HF (11K7), un mélangeur/oscillateur local (11E8), une MF (11K7), un détecteur (11J7), une BF (11F6), un oscillateur de battement (R204) à quartz

Mode : A1 (oscillateur de battement à quartz), A2, A3

Sensibilité : réglable depuis la face avant par le bouton « renforcement » qui agit sur les gains des étages HF et MF.

Antenne : type R15-36 auto (sur véhicule), R15-R61 (poste fixe)

Source d'alimentation : en dehors de l'ensemble ER 30, il peut être alimenté (HT) par un bloc commutatrice, un bloc vibreur ou des piles

ENSEMBLE ÉMETTEUR ET RÉCEPTEUR

Fonctionnement : à l'alternat (automatique)

Source d'alimentation : constituée par deux convertisseurs rotatifs CC/CA alimentés par une batterie 12 V suivis d'une baie d'alimentation. L'un des convertisseurs alimente en particulier le récepteur au travers de l'émetteur. À puissance émise maximale, les deux convertisseurs sont utilisés pour l'alimentation de l'émetteur.

Puissance consommée : 200 W

Portée : 10 à 30 km entre deux véhicules en marche, 40 km à l'arrêt

Poids : 40 kg (émetteur, récepteur et baie d'alimentation).

NOTES

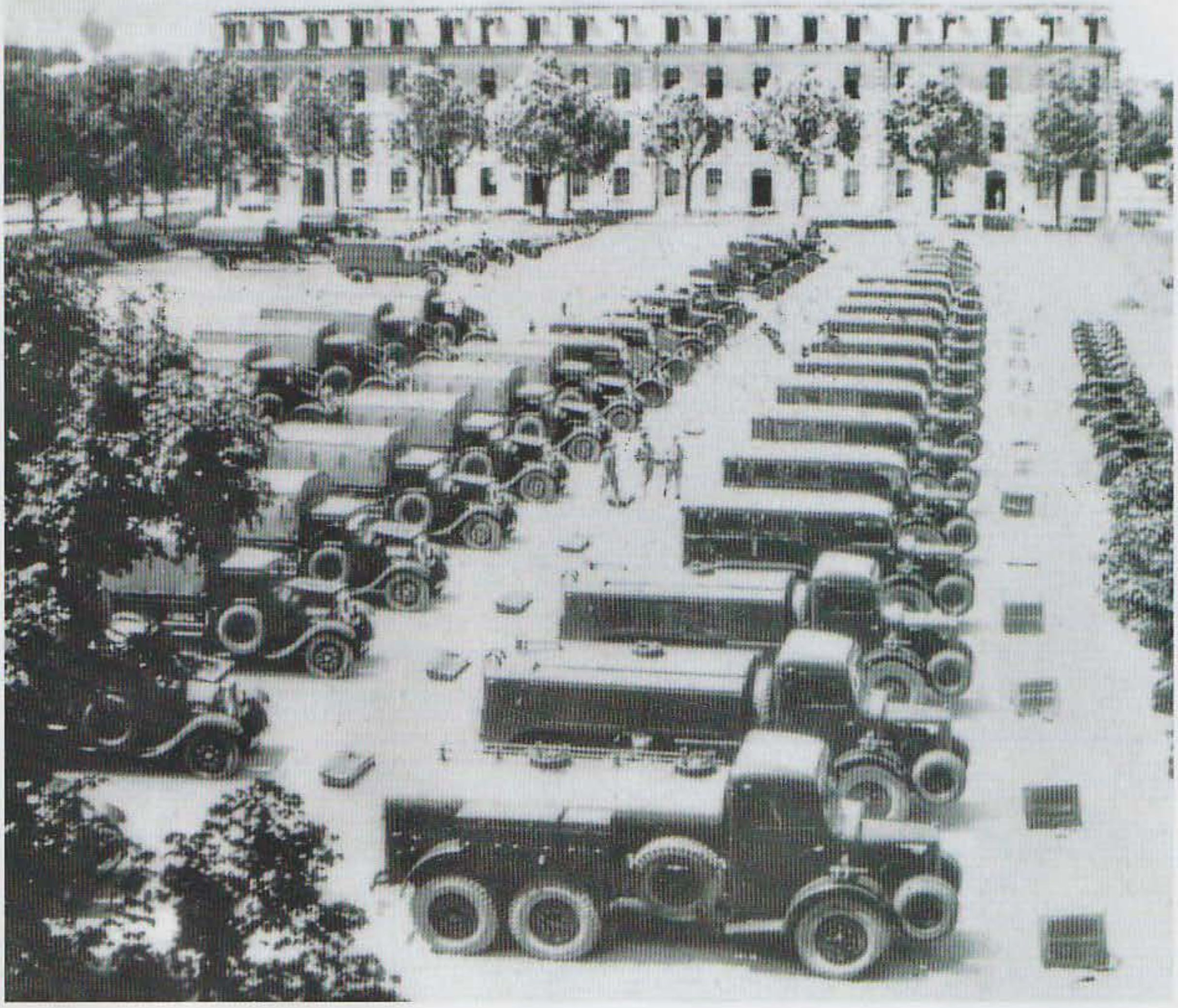
[5] ER 13 modèle 1930, ER 26 *bis* modèle 32, ER 51 modèle 1936, ER 52.

[6] Liste peut-être non exhaustive. Ces montages seront présentés lorsque nous aborderons l'étude des véhicules correspondants.

PUBLICATIONS DE RÉFÉRENCE (voir aussi notes 3 et 4)

Les émetteurs, matériels radios, 1er GDM transmissions, mai 1942.

Notice sur le récepteur R 30, 1941.



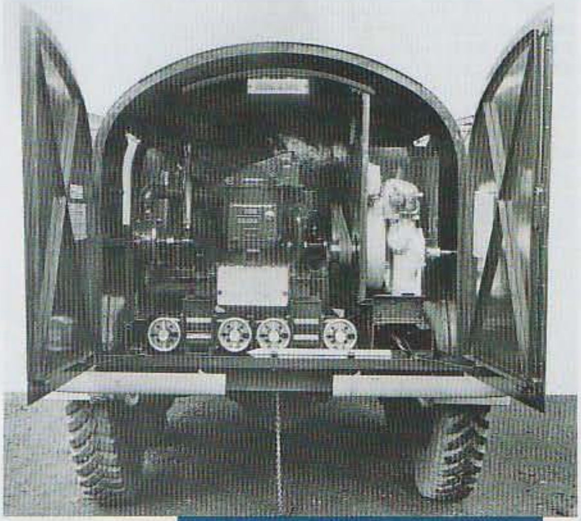
Revue auto au 4e RDP, quartier Miribel à Verdun en 1938. La ligne centrale des véhicules est composée de trois Lorraine 28 citernes sur châssis long (l'une des six citerne à essence au premier plan, suivie des deux citernes à eau, seules de leur espèce, portant les plaques 66 955 et 66 956), et de dix voitures de dragons portés à empattement court. Sur la ligne de gauche, on reconnaît, derrière les camions bâchés, deux fourgons TSF Renault ACZ et trois VLTT Lorraine 72 à la silhouette caractéristique. Nous détaillerons prochainement ces voitures qui appartiennent à la même famille que les Lorraine 28. *(Coll. F. Vauvillier)*

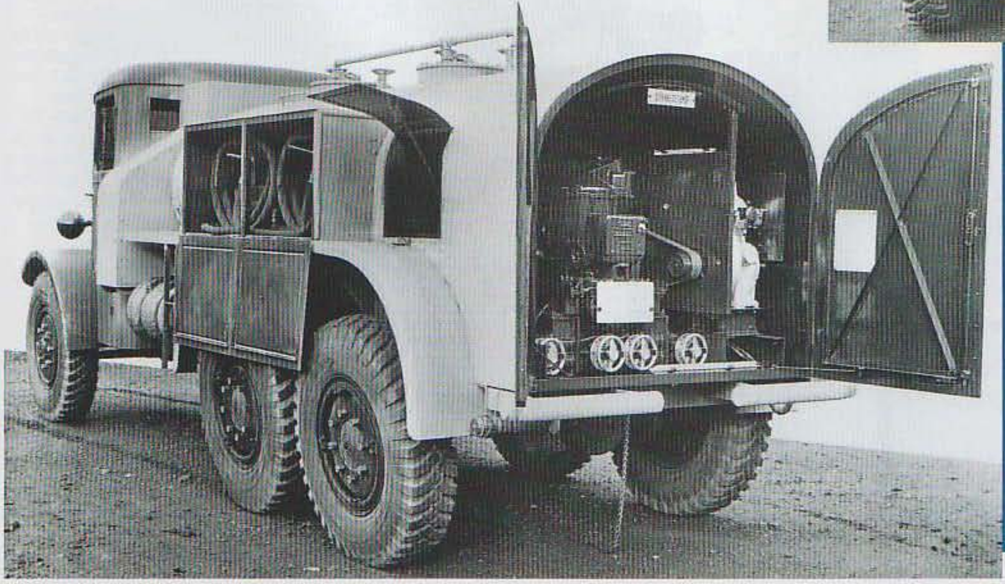
Les voitures citernes sur châssis longs

Pour compléter les dotations des unités de dragons portés et de chasseurs portés, une poignée de voitures citernes est commandée en 1937, au titre des marchés n° 70 278 D/P et 70 017 D/P (→ tableau page 64) : six citernes à essence et deux citernes à eau.

Ces huit véhicules sont établis sur le châssis long, du prospectus « commercial », dont l'empattement entre la roue avant et la première roue arrière est de 3,20 m au lieu de 2,00 m. Dans ces conditions, le châssis mesure 5,79 m, pour une longueur carrossable de 5,47 m.

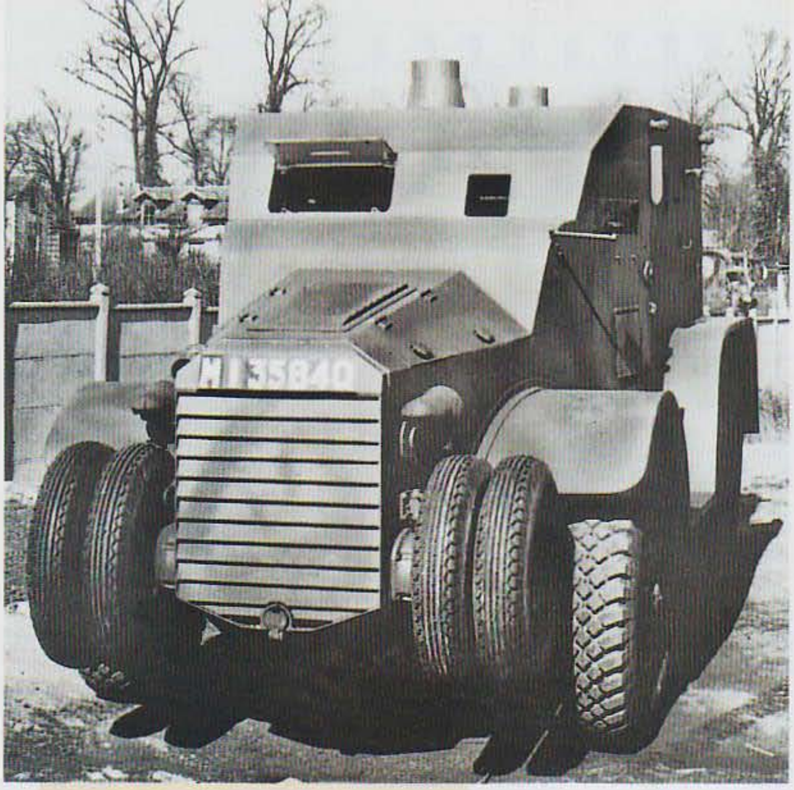
Les véhicules commandés en 1937 correspondent très précisément à l'équipement du 4e RDP (quatre citernes d'essence et deux citernes d'eau) et des deux bataillons de chasseurs portés (5e et 17e BCP, une citerne d'essence chacun).





Pour l'armée de l'Air

La plupart des citernes d'essence établies sur des six-roues Lorraine, toujours sur châssis long, ont été réalisées pour le compte de l'armée de l'air. Nous consacrerons un article spécifique à ces véhicules d'aérodrome qui se distinguent immédiatement de leurs homologues de l'armée de terre par l'absence des roues d'aide au franchissement situées en avant de la calandre.
Sur les Lorraine 28 de l'armée de l'air, la citerne elle-même, réalisée par les établissement Satam, n'est guère différente de celle donnée aux dragons portés et chasseurs portés. Nous en présentons ici deux vues inédites.
(Coll. F. Vauvillier)



Inédit : la voiture de commandement blindée Lorraine 28 pour le Maroc, commandée à deux exemplaires, ici le M 35 840. La présence de la lettre est une erreur d'interprétation de l'usine d'Argenteuil, car le matricule a été attribué *avant* la création de la série M, décidée le 16 avril 1938. *(Coll. P. Touzin)*

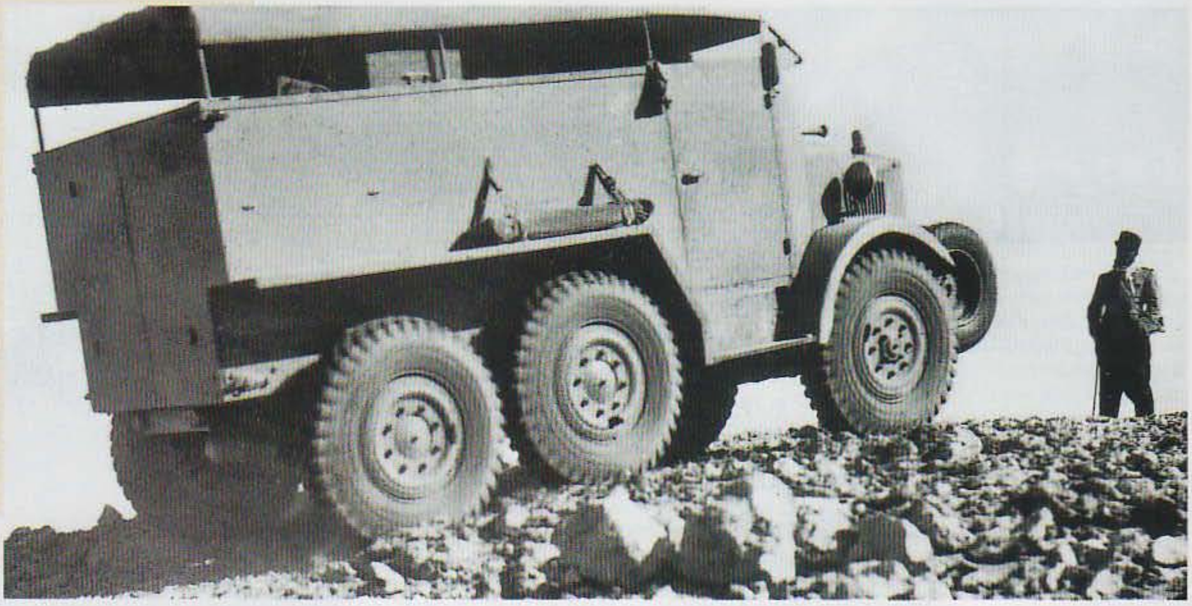
Les voitures blindées pour le Maroc

Deux voitures Lorraine 28 à châssis court, munies d'une carrosserie légèrement blindée, sont commandées en 1937 (marché n° 70 278 D/P, ➡ tableau page 64) pour les troupes du Maroc. Nous publions ci-contre, grâce à Pierre Touzin, la photo de la première des deux voitures livrées.

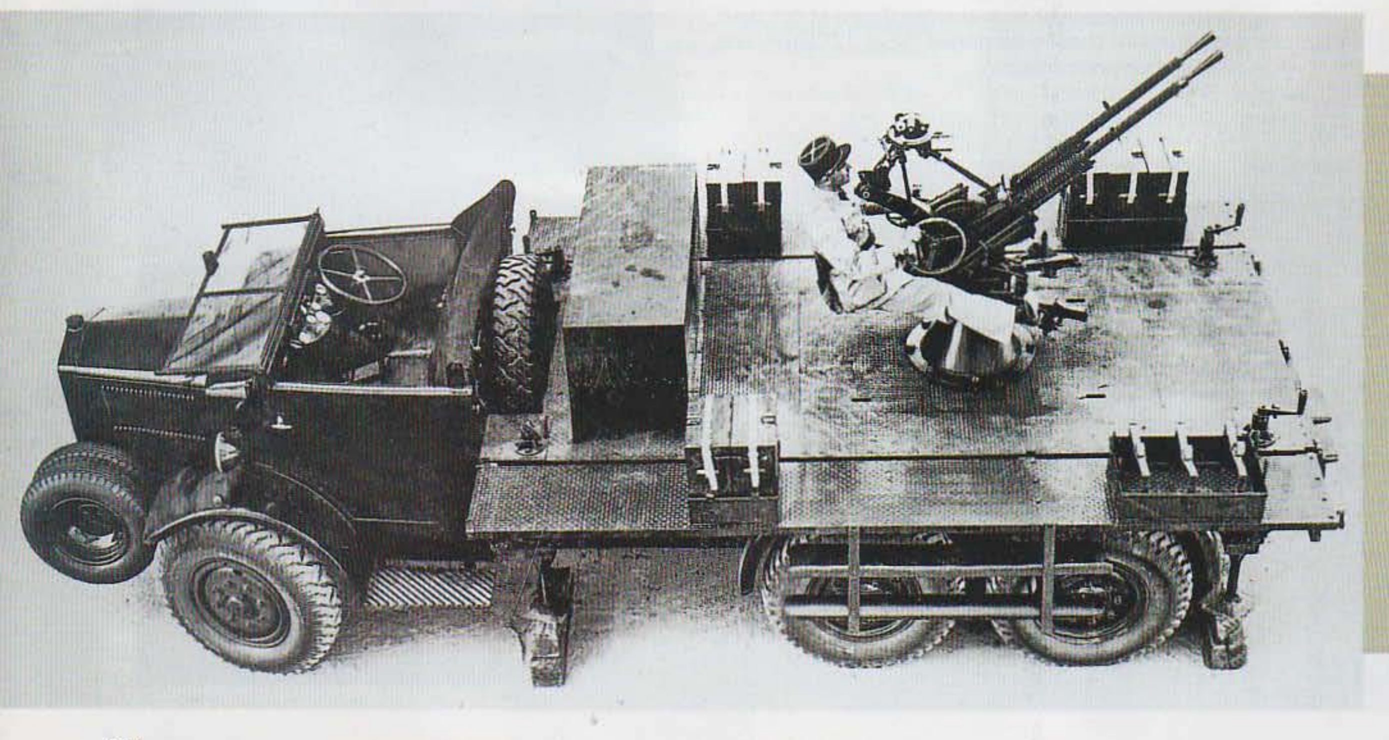
Plus mystérieux encore, car ne figurant pas sur les marchés identifiés, Pierre Touzin a retrouvé aussi un « car blindé » Lorraine 28, sans doute resté unique, à rapprocher de son homologue Laffly S 35 C de silhouette analogue, destiné au transport de combattants dans le Sud Marocain [9].

La voiture antiaérienne sur châssis long

Cette Lorraine 28 très particulière n'est connue que par une série de photographies la présentant avec son armement, un affût bitube de 13,2 mm Hotchkiss modèle 1930 CA. Ce prototype a été essayé dans le cadre du programme de « défense des colonnes en marche » [10] mais nous ignorons s'il a été finalement acheté. ■



Autre inédit, un car blindé léger sur châssis Lorraine 28 vu dans l'Hamada marocain vers 1938. Comme le précédent, ce véhicule est peint en « ocre jaune clair ». *(Coll. P. Touzin)*



Troisième inédit : une Lorraine 28 à châssis long aménagée en plate-forme de tir pour bitube de 13,2 mm. Restée semble-t-il au stade de l'exemplaire unique, elle est, à notre connaissance, la seule Lorraine 28 à avoir été munie d'une cabine torpédo, ce qui est logique du fait du montage d'une pièce contre avions. *(Coll. F. Vauvillier*

---

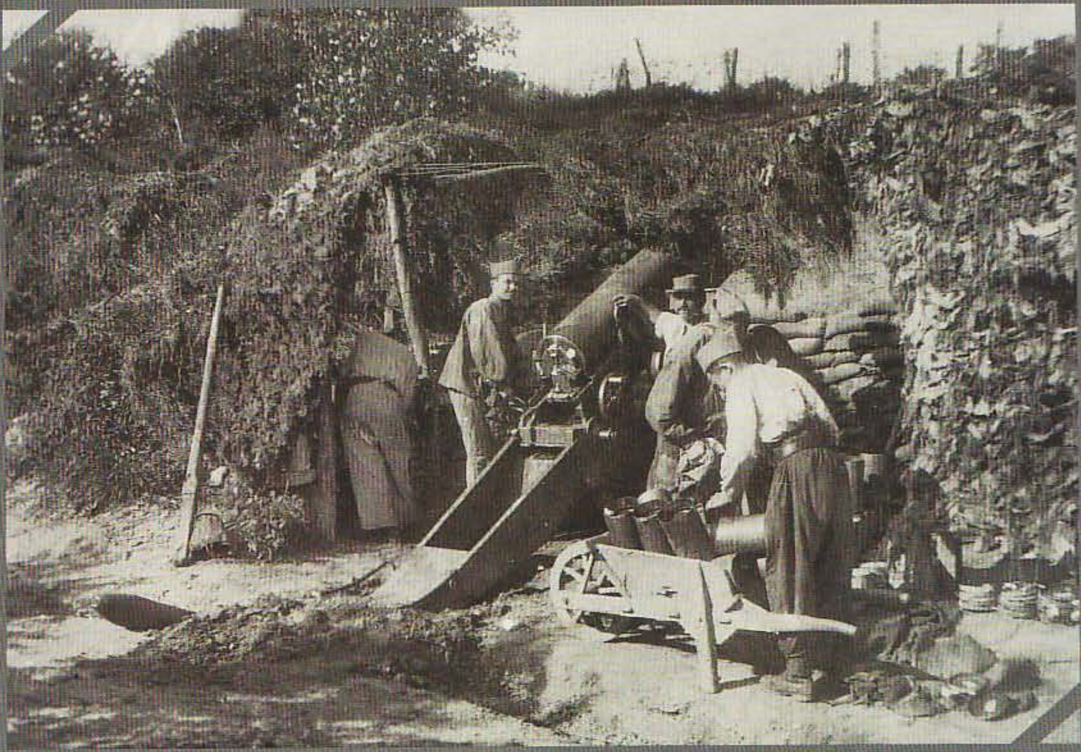
[9] Voir *Les engins blindés français 1920-1945* de Pierre Touzin (SERA éditeur 1976), pages 142-143.

[10] Quelques châssis présentant un aménagement analogue, mais provenant d'autres constructeurs (Berliet, Somua, Citroën-Kégresse, etc.) ont été présentés concurremment.

L'ALBUM PHOTOS des lecteurs

Vous rencontrez une difficulté d'identification de vos photos de véhicules et matériels français ? Nous sommes-là pour la résoudre.

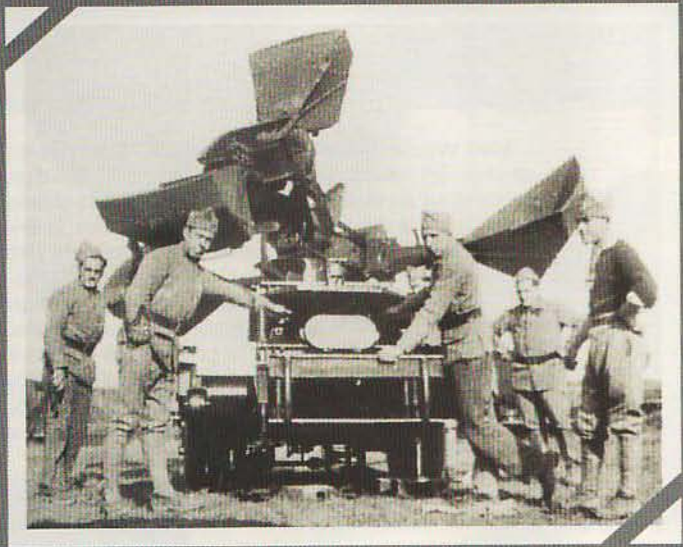
Nous sommes en mesure d'identifier presque TOUTES vos photos !



Une belle position

Bernard Navarin (de Garges-les-Gonesse) a retrouvé un lot de photos de la Grande Guerre, de petit format mais bien nettes, sur laquelle on voit de nombreux canons de 75, ainsi qu'une unique photo d'un matériel d'artillerie plus gros, qu'il ne parvient pas à identifier.

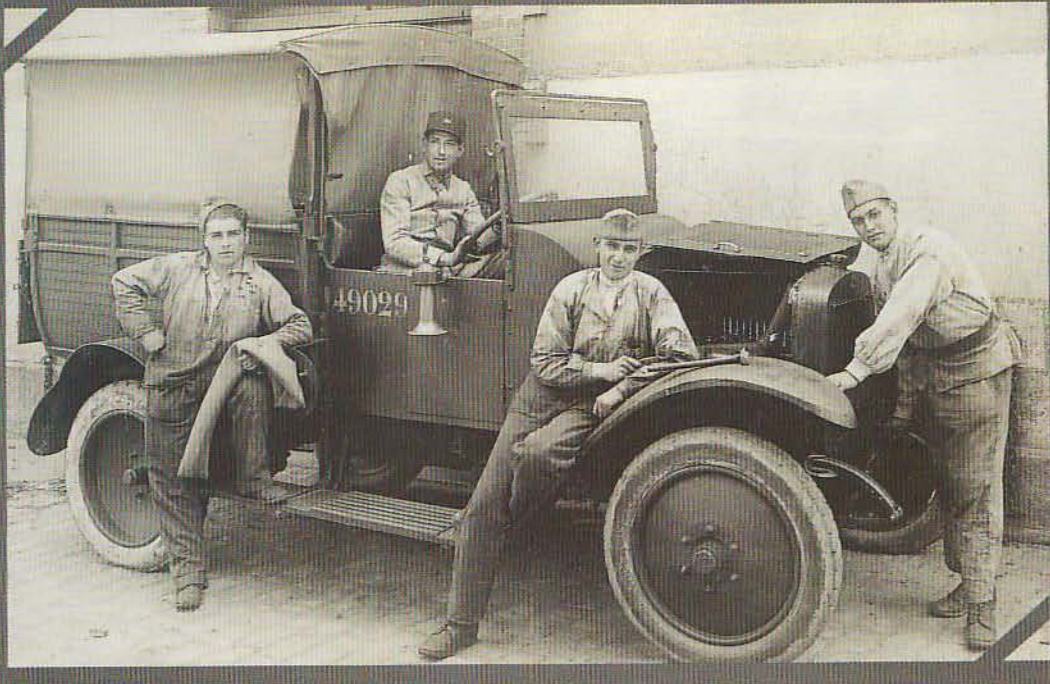
Réponse : il est vrai que ce canon est plutôt dissimulé, ce qui fait d'ailleurs largement l'intérêt du cliché. La pièce en question est protégée du mieux possible des tirs plongeants de l'artillerie ennemie, et dérobée tout autant aux vues aériennes par un filet de camouflage qui, ici, a été relevé pour les soins de la photo. B. Navarin ne nous donne aucune date, mais nous pouvons supposer que ce cliché a été pris en 1916, voire 1917. L'un des servants apporte les douilles par un moyen peu orthodoxe, une brouette. Ah, au fait, l'identification du matériel : c'est un 155 CTR modèle 1904, autrement dit un « Rimailho » (du nom de son inventeur, qui est aussi à l'origine de l'artillerie à chenilles traitée par ailleurs dans ce numéro), seul matériel moderne d'artillerie lourde existant dans l'armée française en août 1914, à 112 exemplaires.



Grandes oreilles

Patrice Collet (de Dijon) nous envoie la photo de son arrière-grand-père durant son service militaire en 1934-35 dans l'artillerie, mais ne possède aucun détail au sujet de l'étrange appareil montré sur la photo.

Réponse : il s'agit d'un matériel de DCA, une remorque d'écoute modèle 1934 type S (Sautter-Harlé). Les « appareil de repérage par le son » étaient très utilisés dans toutes les armées avant l'ère du radar.



Instruction

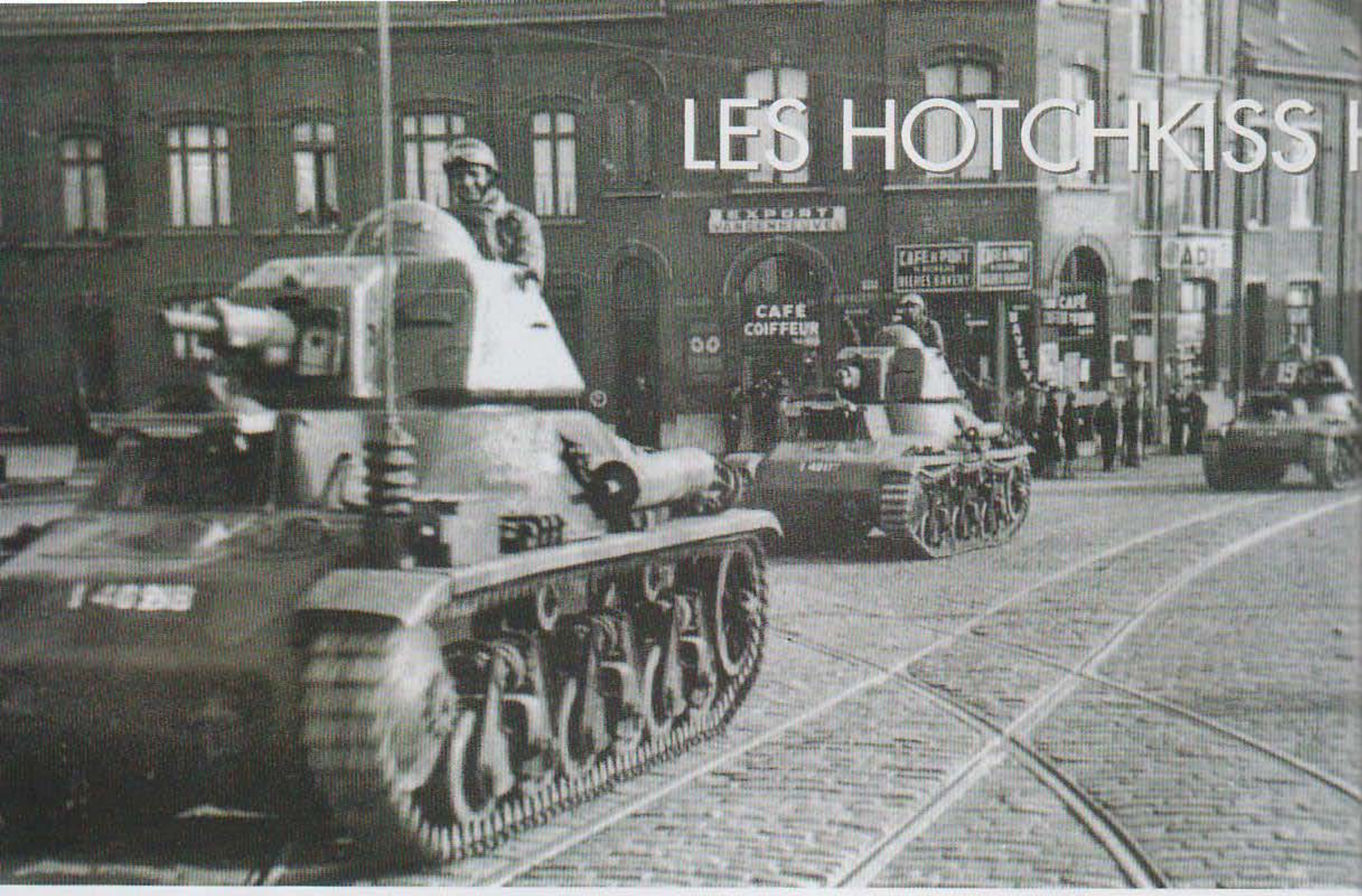
Jacques Gonzague (d'Auxonne) a retrouvé dans les affaires de famille cette photo sans aucun renseignement, hormis qu'on lit « 355 » sur le képi du conducteur.

Réponse : ce petit véhicule sympathique, très familier dans les cours de caserne des années vingt et trente, est un break d'instruction Berliet VFD (ici 49 029). Il s'agit de la voiture-école à bord de laquelle toute une génération de personnels motorisés a fait son apprentissage. La photo a été prise au 355e régiment d'artillerie lourde portée, en garnison à Nantes.

C'est à vous, maintenant !

Pour vos identifications, communiquez-nous vos clichés (sous forme de scans, par exemple), en les envoyant par internet à :
blindes-materiel@histecoll.com
ou par la poste au :
5, avenue de la République,
75541 Paris cedex 12.

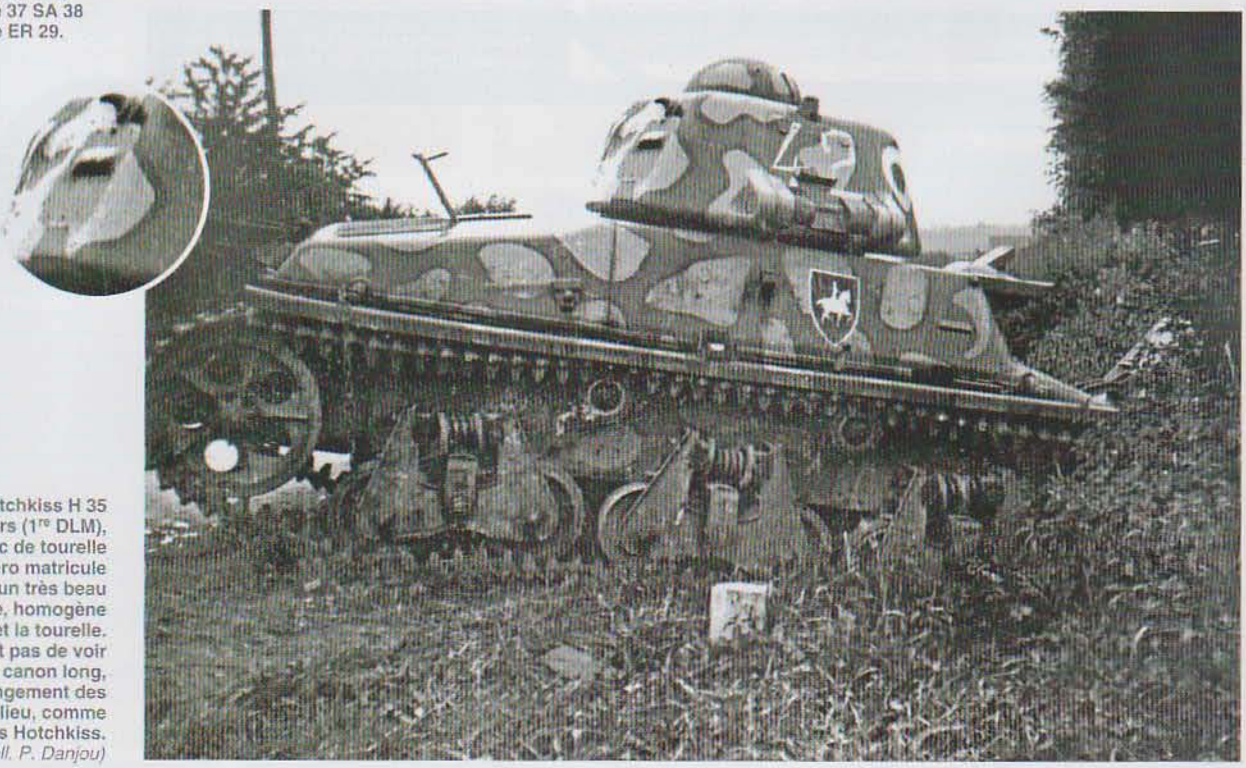
LES HOTCHKISS



Cette photo d'une ambiance exceptionnelle a été publiée pour la première fois dans l'excellent « *Mai 1940, la campagne des Dix-Huit Jours* », de Peter Taghon. On y voit une colonne de H 35 de la 2e DLM empruntant, le 10 mai 1940, l'actuelle avenue Paul-Pasteur, entre Marcinelle et Charleroi. Au premier plan, rendu flou par le mouvement, le Hotchkiss H 35, sans doute 40 218 d'un commandant d'escadron, armé du canon de 37 SA 38 et doté d'un poste ER 29. *(Photo Lebrun, coll. P. Taghon)*

Nombre de chars Hotchkiss H 35 ont été modernisés en 1940. Nous avons déjà abordé cette question dans nos récents travaux antérieurs [1], mais il nous a semblé pertinent d'étendre à un public élargi, la diffusion d'un nombre élevé de photos nouvelles.

Mais voyons d'abord, succinctement, la genèse de ce char. En 1933, alors que se pose la question d'un successeur au char léger Renault FT dans sa classe de tonnage, le directeur de la société Hotchkiss, le Britannique Ainsworth, provoque de façon informelle des discussions avec l'état-major. Cette attitude est innovante puisqu'Ainsworth devance ainsi les désirs de l'armée sans attendre la promulgation de spécifications. De ces discussions va naître le programme de chars légers qui donnera lieu à un certain nombre de prototypes et à l'adoption de trois modèles : Renault R 35, FCM 36 et, c'est notre sujet ici, Hotchkiss H 35.

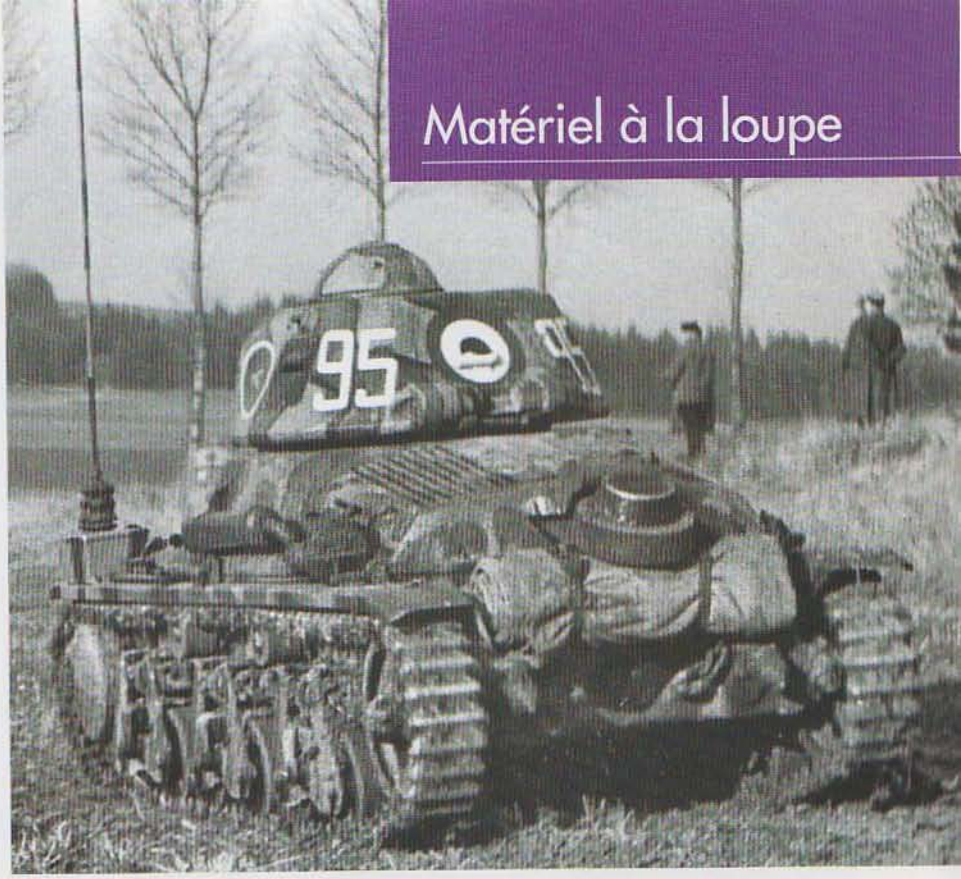


Ce Hotchkiss H 35 du 4e cuirassiers (1re DLM), « 42 » blanc de tourelle au numéro matricule inconnu, porte un très beau camouflage, homogène entre la caisse et la tourelle. L'angle ne permet pas de voir s'il a reçu un canon long, mais le changement des épiscopes a eu lieu, comme sur la plupart des Hotchkiss. *(Coll. P. Danjou)*

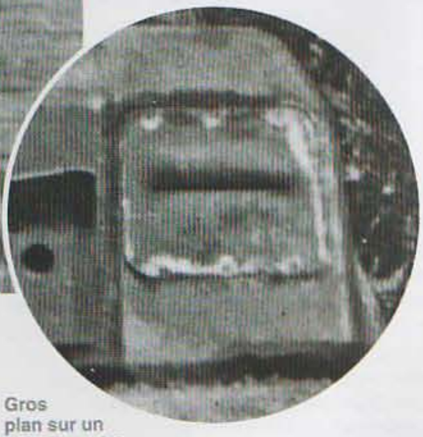
35 RÉARMÉS

Pascal Danjou

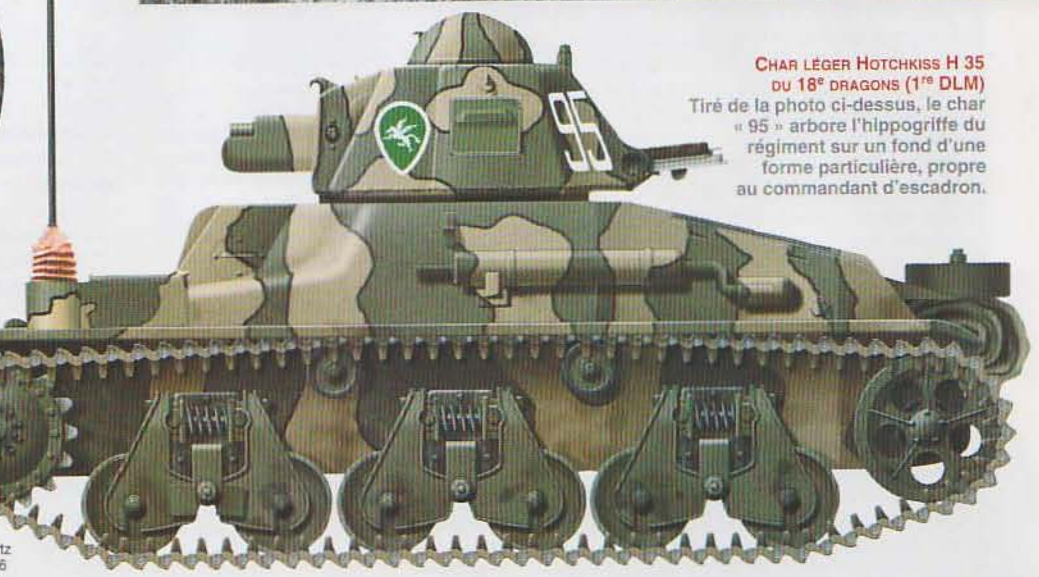
iconographie de l'auteur



Très belle vue arrière du Hotchkiss « 95 » d'un commandant d'escadron du 18e dragons (1re DLM), dûment équipé de la radio, mais pas encore du canon long, et pour cause : nous sommes en hiver 1939-1940, le canon de 37 SA 38 est déjà en fabrication mais pas encore disponible en nombre suffisant pour procéder aux échanges. En revanche, les diascopes Chrétien, moyens de vision des tourelles, ont déjà été remplacés par des épiscopes plats PPLRX 160, plus sécurisants pour le chef de char. *(© ECPAD / France)*



Gros plan sur un épiscope plat PPLRX 160 installé sur une tourelle plus ancienne, en remplacement du diascope Chrétien. Les traces d'une soudure récente sont bien visibles. À l'usage, ces épiscopes se révèleront d'un entretien délicat et sujet à l'humidité. *(Coll. P. Danjou)*



CHAR LÉGER HOTCHKISS H 35 DU 18e DRAGONS (1re DLM)
Tiré de la photo ci-dessus, le char « 95 » arbore l'hippogriffe du régiment sur un fond d'une forme particulière, propre au commandant d'escadron.

Profil Éric Schwartz
© Minitracks 2006

Une commande de 400 exemplaires

L'attitude novatrice du patron d'Hotchkiss lui permet d'obtenir dès la fin de 1933 la commande de trois prototypes mais, faute de disposer des installations nécessaires dans ses usines pour effectuer les essais, il ne peut présenter son matériel avant celui de Renault.

D'abord conçu comme un char casemate, le prototype Hotchkiss évolue rapidement vers un char plus traditionnel, muni d'une tourelle conçue par l'atelier de Puteaux (APX). En série, cette tourelle prend la désignation d'APX R. Armée d'un canon de 37 mm SA 18 et d'une mitrailleuse Reibel de 7,5 mm, elle est installée aussi bien sur le char léger Renault (➡ pp. 7 à 11 de ce numéro) que sur son concurrent Hotchkiss.

Ce dernier présente bien des défauts, comme les bandages caoutchouc qui se désagrègent rapidement, et une sous-motorisation flagrante. Il n'en est pas moins commandé en série car le besoin de remplacer le char FT se fait urgent, et l'heure est au réarmement. Toutes les ressources industrielles doivent être mises en œuvre et, d'autre part, le désir est réel dans les bureaux du ministère de briser le monopole de Renault sur la production de chars.

> *Le premier Hotchkiss : un char sous-motorisé, rejeté par l'infanterie et imposé aux cavaliers.*

Incidemment, la vitesse du char léger Hotchkiss est supérieure de 5 à 6 km/h à celle du nouveau char léger Renault. Cette caractéristique, qui n'est pas du goût de l'infanterie, fera du char Hotchkiss un appareil acceptable pour la cavalerie, faute de mieux[2].

Cette première version du Hotchkiss, communément désignée **H 35**[3], est construite à 400 exemplaires (nos **40 001** à **40 400**), puis la fabrication en est stoppée car les défauts précités sont jugés décidément trop invalidants pour être acceptables.

Le constructeur réagit rapidement avec la proposition d'installer des galets de roulement tout acier et un moteur plus puissant (120 ch), et donc plus gros, pour lequel est dessiné un capot moteur plus volumineux. Après des essais positifs, ce second modèle est adopté sous la dénomination complète de « *char léger modèle 1935 Hotchkiss modifié 1939* », et beaucoup plus communément **H 39**.

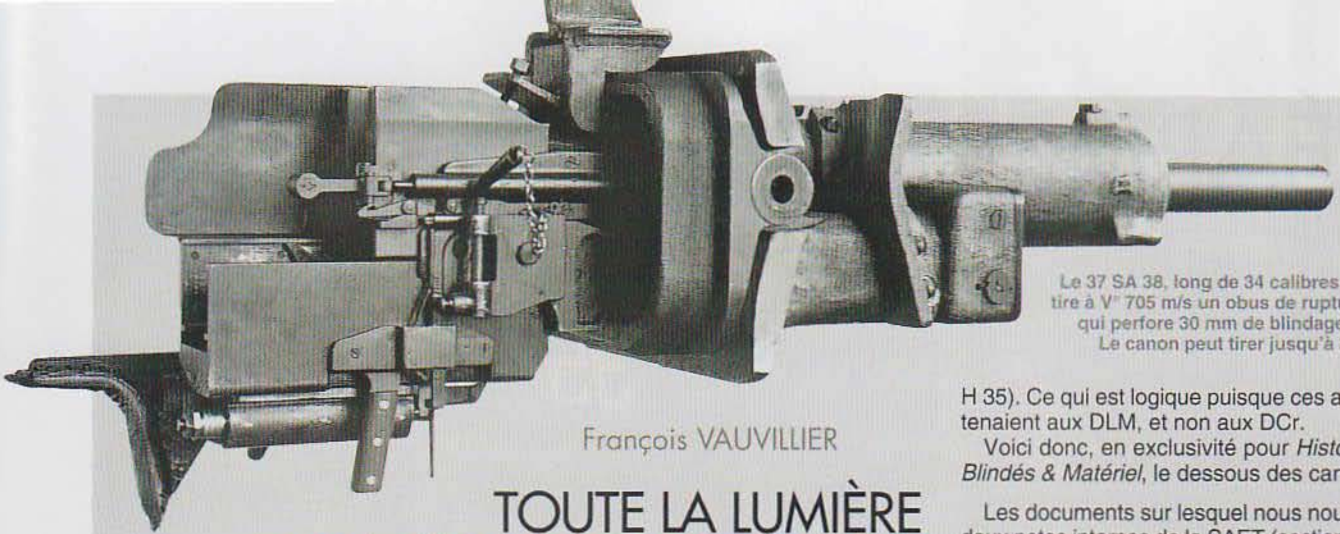
À partir du 500e char produit (c'est-à-dire du 100e H 39), la queue passe-tranchée est systématiquement montée en série, ce qui améliore notablement les capacités de franchissement de l'appareil. (suite page 80)

NOTES

1. Voir *Trackstory* n° 6 (Hotchkiss H 35/H 39) et *Minitracks* nouvelle série n° 3.

2. La façon dont le Hotchkiss a été, en réalité, imposé aux cavaliers par le général Gamelin, a été racontée par le général Flavigny dans ses mémoires (anecdote rapportée par F. Vauvillier dans *Les AMR*, tome 2, page 62).

3. Et, officiellement, « *char léger modèle 1935 H* ».



Le 37 SA 38, long de 34 calibres, porte à 800 m et tire à V° 705 m/s un obus de rupture (OR) de 700 g qui perfore 30 mm de blindage (à 30° et 400 m). Le canon peut tirer jusqu'à 30 coups/minute.

François VAUVILLIER

TOUTE LA LUMIÈRE SUR LE CANON DE 37 SA 38

L'idée de donner à nos chars légers une réelle aptitude à combattre les chars ennemis est plus précoce qu'on ne le croit généralement.

Le général Devaux, chef d'état-major de la 3ᵉ DCr, fera, en décembre 1948, devant la commission d'enquête parlementaire chargée de la question globale de 1940 [1], une déposition sur la question. Plutôt que de le paraphraser, voici les extraits significatifs de cet exposé, avec quelques notes ajoutées par nos soins :

« *Je vais faire appel à des souvenirs antérieurs au début de la guerre. À cette époque, j'étais en liaison personnelle avec le directeur de l'infanterie* [général Dufieux, NdlA] *et j'étais parfaitement au courant de la question.*

Il avait effectivement été prévu que les chars légers modernes, R ou H, 35 ou 39 (et aussi FCM 36) seraient armés de canons de 37 modernes, à grande vitesse initiale. Les spécifications nécessaires avaient été établies en leur temps, et les commandes nécessaires passées à la direction des fabrications d'armement.

Mais le service des fabrications se heurta à de grosses difficultés techniques pour réaliser ce matériel. La mise au point des canons tarda [2]*. Tant et si bien que, pour ne pas ralentir la mise en service des canons légers qui sortaient d'usine, on adapta sur ces chars modernes les canons que nous avions en stock, ceux-là même qui équipaient les chars FT de 1918.*

En 1938, un canon de 37 excellent est sorti de fabrication mais à une cadence trop lente pour armer toutes les unités qui existaient déjà. »

Plus loin, sur la qualité du nouveau canon, le général Devaux ajoute qu'il « *était beaucoup plus efficace* [que l'ancien]. *Son tube était deux fois plus long et sa cartouche assurait au projectile, plus lourd, une vitesse initiale considérable, et par conséquent une force de pénétration très redoutable. Il était capable des meilleurs résultats sur tous les matériels blindés adverses.* »

Entendu par la même commission le 3 août 1948, le général Bruché, ancien commandant de la 2ᵉ DCr, avait indiqué quant à lui : « *tous les chars légers* [de la 2ᵉ DCr], *c'est-à-dire les H 39, devaient être dotés du canon modèle 1938, alors qu'il n'y en avait qu'un par section, c'est-à-dire que le tiers de l'effectif avait reçu ce canon assez puissant, alors que le reste était encore doté du canon modèle 1918 qui ne pouvait pas percer les blindages supérieurs à 15 mm.* »

Ces témoignages de qualité, nous venant de chefs en responsabilité à l'époque, traduisent un constat d'acteurs et d'hommes du terrain, mais ne nous renseignent, ni sur la réalité industrielle de la question, ni sur le réarmement des chars plus anciens (nos fameux H 35). Ce qui est logique puisque ces appareils appartenaient aux DLM, et non aux DCr.

Voici donc, en exclusivité pour *Histoire de Guerre-Blindés & Matériel*, le dessous des cartes [3].

Les documents sur lesquel nous nous fondons sont deux notes internes de la SAET (section de l'armement et des études techniques de l'EMA), non formellement datées mais qui, d'après le contexte, sont aisément situables : la première (que nous appelons « *Note 1* »), de fin janvier 1940, est une note préparatoire à la seconde, laquelle inclut un tableau daté du 12 février.

Voici *in extenso* cette seconde note, avec quelques renvois lorsque la Note 1 donne des précisions utiles.

« ***SITUATION DES CHARS LEGERS R 35 ET H 39***

I - Existants

Chars R 35	*1 320*
Chars H 35 et H 39	*838* [4]
	2 158

À ce jour, l'établissement de Rueil a reçu 2 185 tourelles, 25 sont en cours de montage et 32 à recevoir, sur le total de 2 240 commandées avec masque de canon de 37 ancien modèle. [souligné sur l'original]

Toutes les tourelles sortant de fabrication devront être à l'avenir équipées du canon de 37 nouveau modèle (SA 38).

II - Besoins supplémentaires en chars H 39

Création des 3ᵉ et 4ᵉ divisions cuirassées	*200*
Création de la 4ᵉ DLM	*170*
	370

PRÉVISIONS DE FABRICATION À LA DATE DU 12 FÉVRIER 1940 [5]

	Carcasses		*Tourelles*	*Canon ancien modèle*	*Canon nouveau modèle*	*Munitions pour canon ancien modèle*		*Munitions pour canon nouveau modèle*	
	H 39	*R 35*				*OE*	*OR*	*OE*	*0R*
Existant au 12/2/40	838	1 320	2 185	....	....	....	....	.....	.....
Fabriqués depuis 1/9/39	....	....	.....	210	188 *	300 000	50 000	5 000	0
PRÉVISIONS									
Février	80	55	92	100	150	*Pas de nouvelles précisions. Cadence actuelle 40 / 50 000*	50 000	30 000	1 000
Mars	100	70	119	100	175		200 000	60 000	6 000
Avril	120	90	169	100	250		200 000	100 000	18 000
Mai	120	100	184	100	275		200 000	200 000	40 000

* Dont 103 montés sur tourelle

NOTES

[1] *Commission chargée d'enquête sur les événements survenus en France de 1933 à 1945*, rapport Serre, dépositions, tome V, pp 1357s.

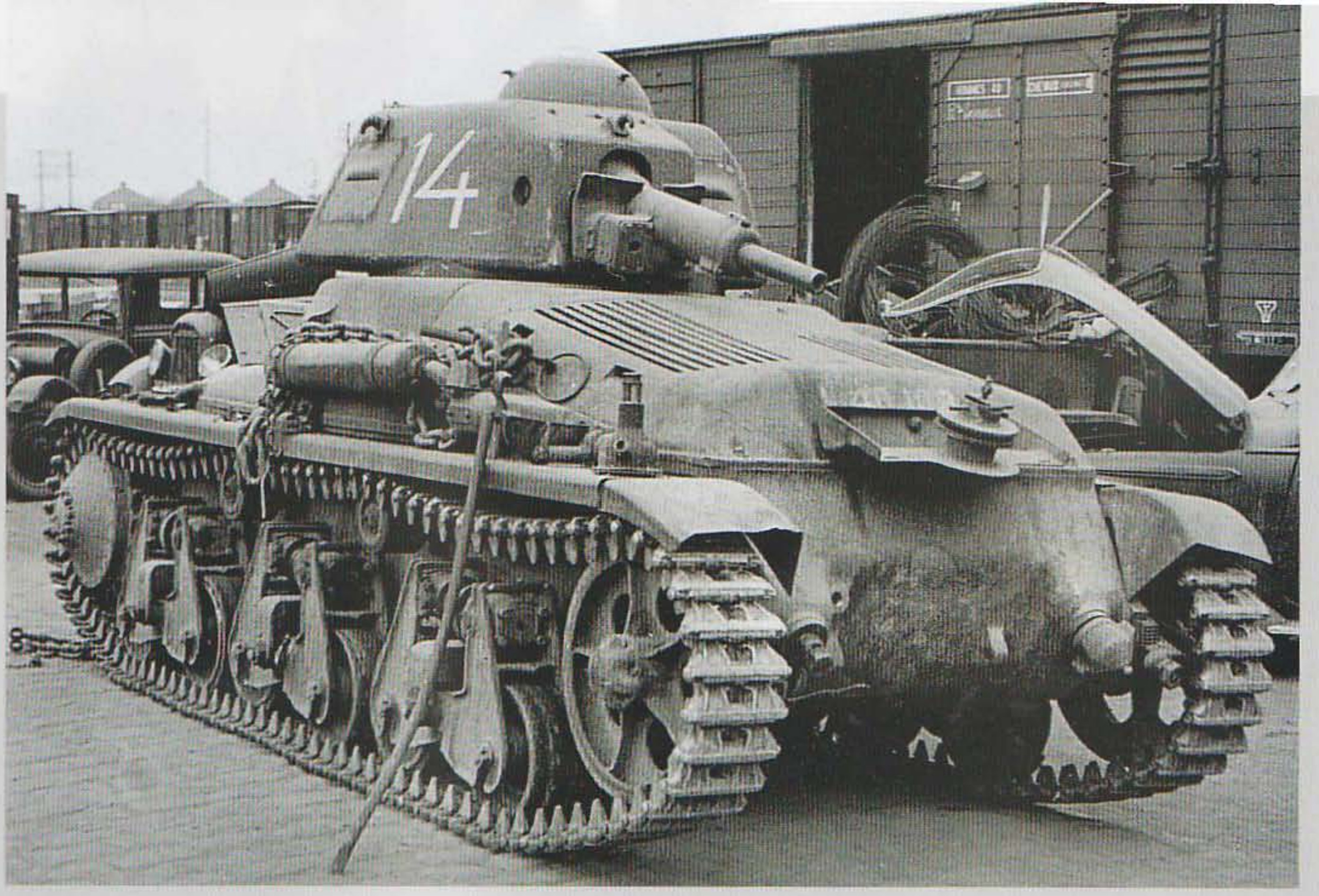
[2] Voir aussi *France 40* de S. Ferrard, page 81.

[3] Nous avions levé un coin du voile en 1992 dans *l'Automobile sous l'Uniforme.*

[4] La Note 1 indique, « *790 H équipés et armés* ».

[5] Ce tableau est la mise à jour du programme du 7 novembre 1939 portant démarrage des fabrications de 37 SA 38 en novembre (40 ex.), puis 41 ex. en décembre, 50 ex. en janvier et 100 ex. en février.

[6] La Note 1 précise : « *nous ne disposerons donc fin mai que de 310 chars H* ».



III - Observations

a) *Le retard dans la sortie de fabrication des tourelles ne permettra d'assurer que l'équipement des trois quarts des carcasses fabriquées*[6]*. On devra donc attendre fin juin pour satisfaire les besoins supplémentaires ci-dessus.*

b) *Le commandement a décidé d'armer par priorité au moyen du canon nouveau modèle :*

Dans un premier stade

– les deux premières divisions cuirassées par substitution partielle (un char sur quatre) des canons nouveau modèle aux canons ancien modèle ;

– les trois premières DLM dans les mêmes conditions ;

– 35 chars des formations de l'intérieur (infanterie 24, cavalerie 11) pour disposer dans les plus brefs délais des tourelles armées du canon ancien modèle destinées à l'équipement des chars cédés à des gouvernements étrangers.

Ce premier stade nécessite (50 + 60 + 35) 145 tourelles et est en voie de réalisation.

Dans un deuxième stade, *le commandement projette d'armer dans les mêmes conditions :*

– les 3ᵉ et 4ᵉ divisions cuirassées ;

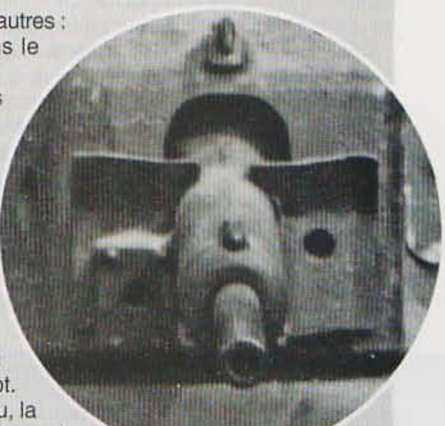
– la 4ᵉ DLM.

Ultérieurement*, de procéder au renouvellement total de l'armement de ces grandes unités.*

L'ensemble de ces mesures nécessite un total de 1 040 canons auquel nous ne pourrons satisfaire qu'au début de juin.

Les sorties de fabrication à partir de cette date permettront, par l'excédent des cadences mensuelles des canons sur les carcasses, de commencer la modernisation de l'armement des bataillons de chars existant dont le commandement a décidé le renouvellement intégral en 1940. »

Le char Hotchkiss H 35 40 109, « 14 » blanc de tourelle, fait partie de ceux qui ont été réarmés au premier stade prévu par le commandement. Épiscopes changés, cocarde sur le tourelleau. *(Coll. P. Danjou)*



Cette admirable note met en lumière, entre autres :

– la non-responsabilité d'Hotchkiss dans le retard pris par ses livraisons de chars ;

– la présence du canon SA 38 sur des chars H **et** R des formations de l'intérieur ;

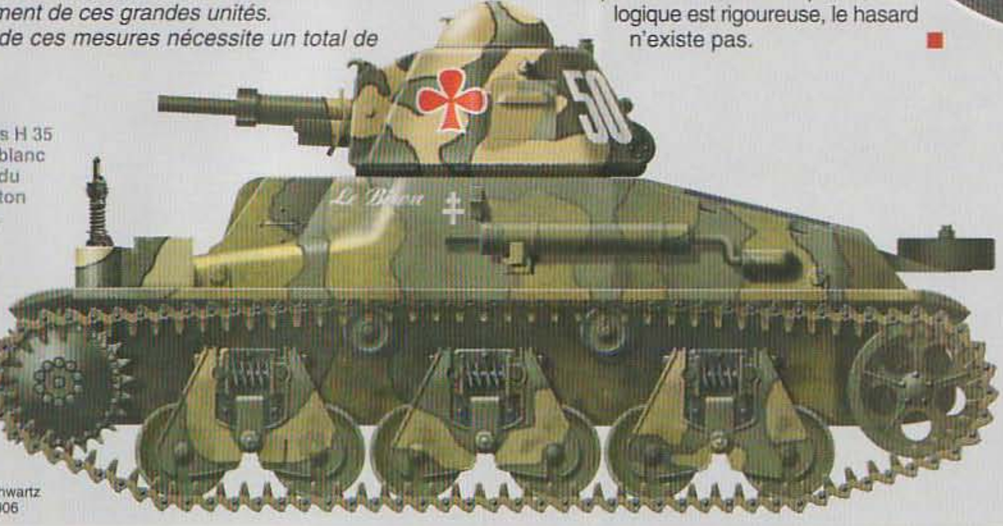
– la poursuite provisoire de fabrication du canon ancien modèle ;

– la nécessité de fournir les petites puissances que l'on veut éloigner de l'Axe ;

– le prépondérance des obus explosifs (OE) pour le nouveau canon mais un effort nouveau et considérable en obus de rupture (OR) pour l'ancien modèle.

Elle démontre enfin, si besoin était, qu'en 1940, la programmation n'est pas un vain mot. Jusqu'au 10 mai, tout est prévu, la logique est rigoureuse, le hasard n'existe pas. ■

Page ci-contre. Le char Hotchkiss H 35 40 228, « 50 » blanc de tourelle, char du chef d'un 4ᵉ peloton muni d'un ER 29, probablement du 13ᵉ dragons, couleur rouge supposée. *(Coll. F. Vauvillier)*



CHAR LÉGER HOTCHKISS H 35 N° 40 228 PRÉSUMÉ DU 13ᵉ DRAGONS
Tiré de la photo ci-contre, *Le Bison* porte la croix de Lorraine commune à tous les véhicules de la 2ᵉ DLM. Comme souvent, le camouflage de tourelle est distinct de celui de la caisse. Et le changement d'épiscope a troublé le schéma du camouflage.

Profil Éric Schwartz
© H&C 2006

Considérations sur des choix contestés

Il convient d'apporter ici quelques éclairages sur les raisons qui ont poussé l'état-major à faire certains choix qui n'ont cessé, depuis la défaite de 1940, d'être décriés. Ces orientations ne sont pas le fait du hasard. L'addition des réalités économiques, industrielles mais aussi humaines a pesé dans la balance.

La tourelle monoplace

Cette tourelle conduit le chef de char à être un véritable « homme orchestre », devant commander, coordonner, diriger et tirer tout en prenant ses décisions. Plusieurs motifs ont orienté ce choix.

Le facteur humain d'abord car, après la saignée de la Première Guerre mondiale et par répercussion la dénatalité qui s'en est suivie, les classes en âge d'être sous les drapeaux sont réduites — ce sont les fameuses « *classes creuses* » de 1935 à 1939 — et par conséquent les personnels spécialisés moins nombreux. Le maintien du principe d'un char léger à deux hommes y trouve son compte.

Il faut y ajouter une dimension industrielle. La France est tributaire de l'étranger pour sa production d'acier. Or, concevoir une tourelle biplace, c'est forcément avoir besoin de plus d'acier, ce qui complique la production (la technique du moulage de l'acier est encore balbutiante), augmente les coûts de revient et donc, au final, le nombre de chars disponibles, alors que le besoin de chars modernes se fait pressant.

Armement et vitesse

Le choix initial[4] du canon de 37 mm court SA 18 est à la fois politique et financier. Cette arme est, pour une large partie, prélevée sur les chars FT réformés. L'avantage financier de ce choix est qu'il économise (en temps et en argent) la mise au point d'une nouvelle arme et permet donc d'équiper rapidement les bataillons de chars légers modernes. Autre économie : la munition est disponible en très grande quantité dans les stocks.

L'infanterie a la mainmise sur les chars et entend bien la garder. Elle fera donc tout, jusque tardivement, pour cantonner les chars au strict rôle de soutien d'infanterie en limitant leur vitesse et leur armement.

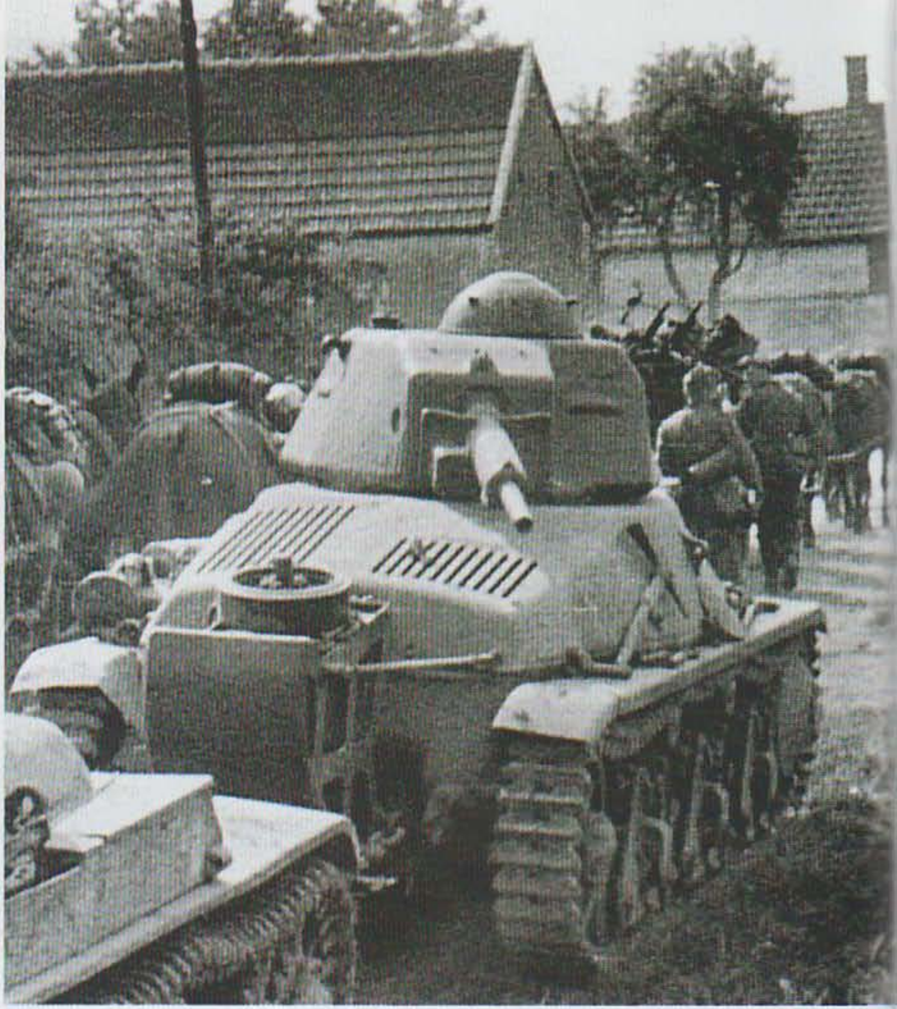
La vitesse n'est pas jugée essentielle puisque le char doit rester au contact des fantassins qu'il a pour rôle d'accompagner au combat. Un char trop rapide aurait tendance à caracoler en tête, ce dont la direction de l'infanterie ne veut pas. Le canon court semble parfait pour ce rôle car il est bien suffisant pour détruire des nids de mitrailleuses et autres petits ouvrages fortifiés. Le combat antichar est considéré comme anecdotique et la faible dotation en obus de rupture (OR) *jusqu'en février 1940* en offre la démonstration (➡ tableau page 78).

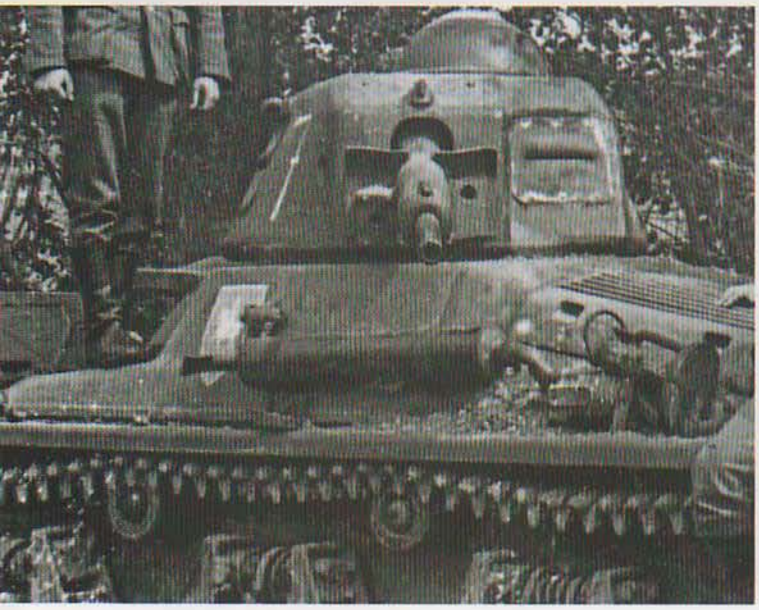
Les enseignements de la guerre d'Espagne, s'ils conduisent à la mise au point, semée de difficultés, du futur canon antichar pour char léger, ne modifient pas radicalement la vision du problème : l'on prévoit de fabriquer en 1940, pour le nouveau canon de 37 SA 38, cinq fois plus d'obus explosifs (OE) que d'obus de rupture (OR). Mais parallèlement, un effort nouveau, considérable et tardif, se dessine en faveur de la production d'obus de rupture pour les canons ancien modèle.[5]

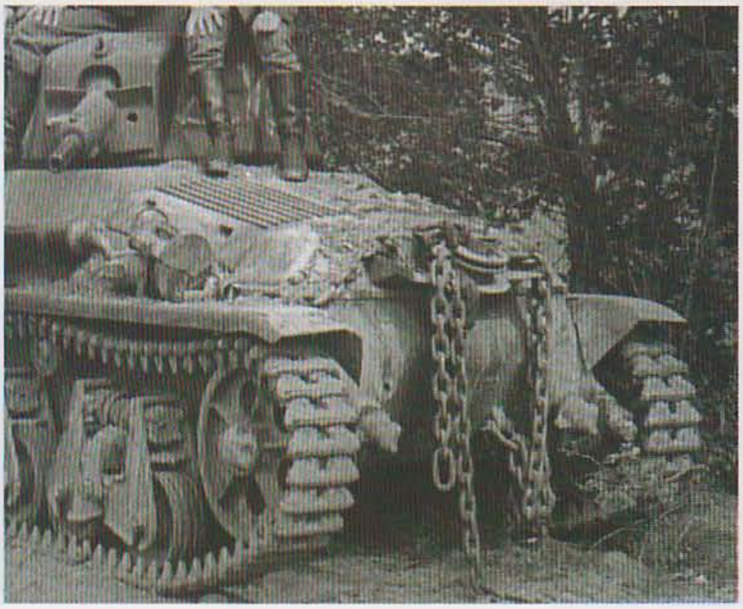
Cavaliers et grandes unités mécaniques

Faut-il voir, dans ce changement d'approche, l'influence de la cavalerie ? N'oublions pas que le char léger Hotchkiss est, *nolens volens*, partagé par les fantassins et les cavaliers.

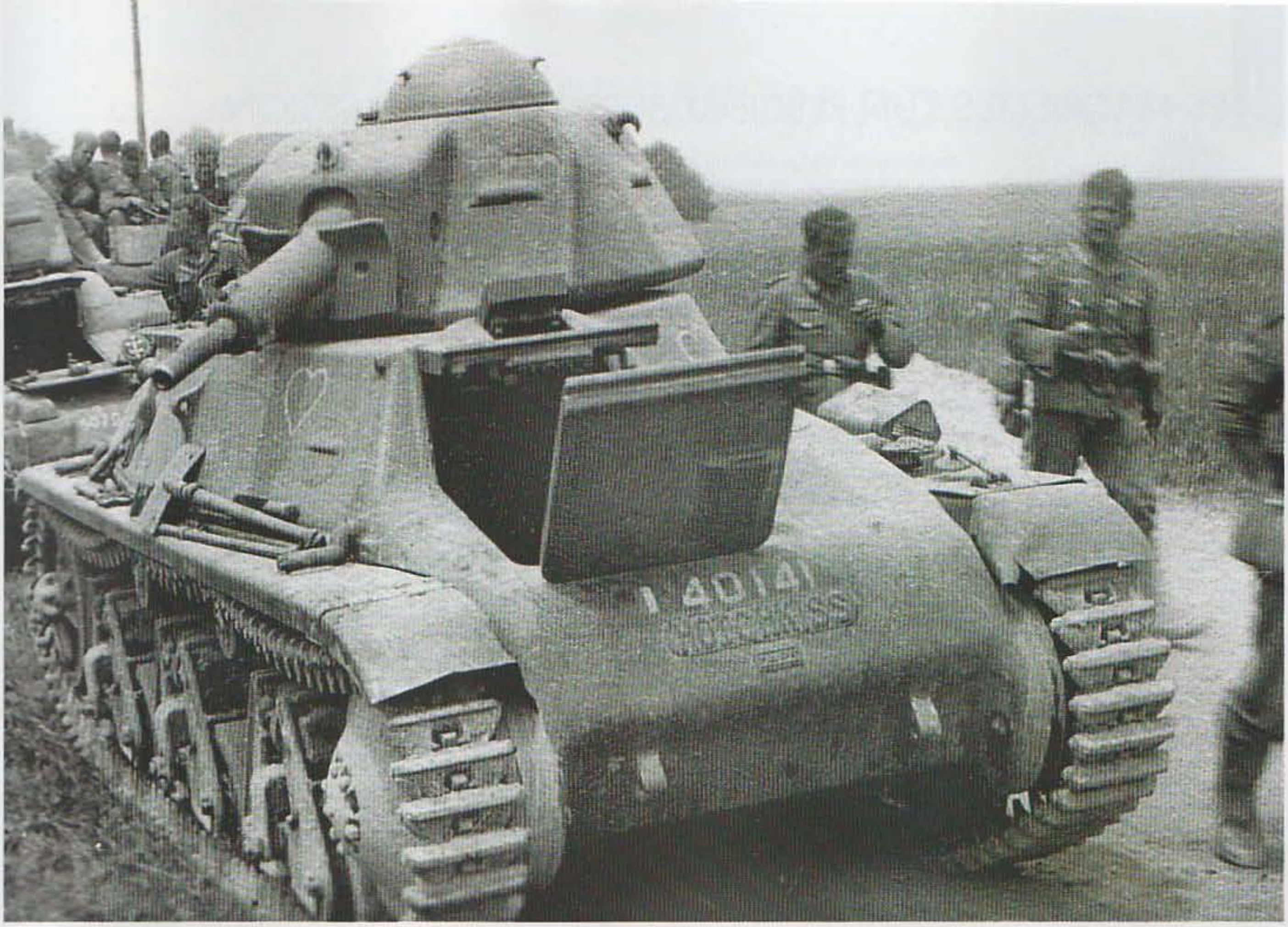
Depuis que la cavalerie a entamé sa motorisation, la réflexion sur la doctrine d'emploi évolue. La cavalerie a besoin d'engins rapides et armés de manière à mener des combats d'avant-garde et donc avec une







Champ et contrechamp pour le Hotchkiss H 35 **40 141** qui, provenant de l'école de cavalerie de Saumur, a été affecté au 8e dragons (7e DLM) début juin. Il constitue un magnifique exemple d'un char des formations de l'intérieur ayant perçu le nouveau canon, ainsi d'ailleurs que la queue passe-tranchée. *(Coll. P. Danjou, identification R. Potié)*



bonne capacité antichar. C'est pour cela que son choix se porte sur le « char de cavalerie » Somua S 35, issu du programme des AMC (automitrailleuse de cavalerie, type combat) et qu'on lui impose[6] aussi le Hotchkiss dont la vitesse moyenne est estimée suffisante pour suivre le rythme des convois de cavalerie.

Une cinquantaine de H 35 réarmés

Concluons maintenant par ce qui fait visuellement notre sujet du jour, le H 35 réarmé. Sur les 400 exemplaires construits, un certain nombre va recevoir le nouvel armement. Cette amélioration très visible s'accompagne presque toujours, sur la tourelle (bien que les deux opérations ne soient pas liées entre elles) du changement des diascopes Chrétien proéminents, qui disparaissent au profit des épiscopes plats.

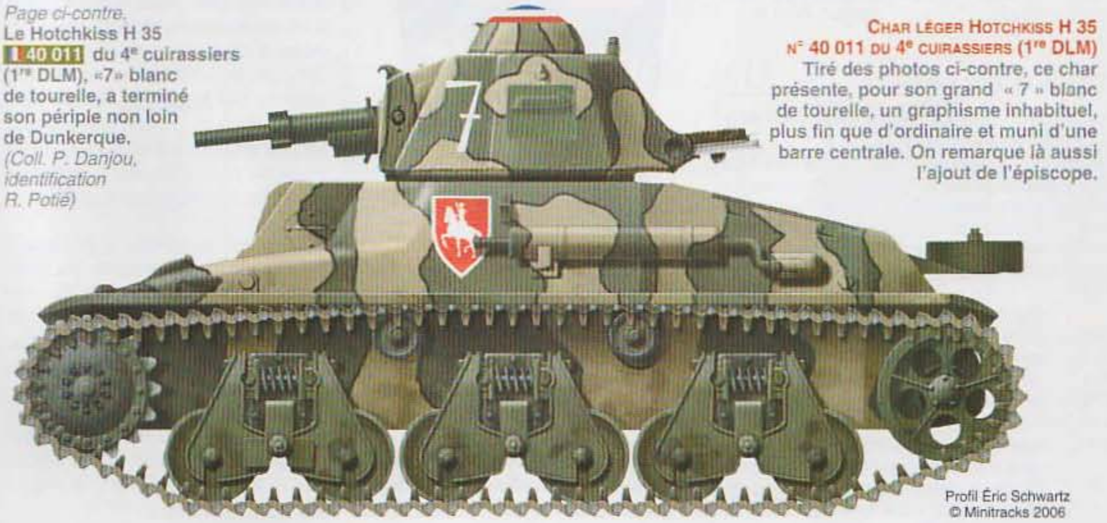
La note SAET de février 1940 indique que le 37 SA 38 sera monté à raison d'« *un char sur quatre* » dans les DCr et les DLM. Dotées de H 39, les DCr et la 3e DLM ne sont pas abordées ici. Reste les 1re et 2e DLM qui ont donc reçu, si la note a été scrupuleusement suivie[7], chacune 20 canons de 37 SA 38, soit 10 par groupe d'escadrons H 35, donc 5 par escadron : le capitaine et ses quatre chefs de peloton. Ceci semble tout à fait en conformité avec ce que révèlent les photographies d'époque.

À ces chars des DLM vient s'ajouter l'attribution prioritaire du nouveau canon à 35 chars légers des formations de l'intérieur. La proportion de H 35 à côté des R 35 et H 39 est inconnue, mais l'on peut signaler que les H 35 fournis par l'école de Saumur pour équiper, début juin, le 8e dragons, étaient ainsi réarmés.

Pour être complets sur les Hotchkiss H 35 modernisés, il nous faut aussi mentionner deux éléments caractéristiques : l'arrivée de la **radio** (postes ER 29 aux commandants d'escadron et aux chefs de peloton, justement dotés des canons longs), et le montage de la **queue passe-tranchée** sur certains d'entre eux. Ceci nous fournira la matière de futures études de détail sur ces chars, modernisés mais usés, qui ont pris part vaillamment à la campagne de mai-juin 1940. ■

Une solution d'attente : des équipements flambant neufs sur un matériel usé

Page ci-contre.
Le Hotchkiss H 35 40 011 du 4e cuirassiers (1re DLM), «7» blanc de tourelle, a terminé son périple non loin de Dunkerque.
(Coll. P. Danjou, identification R. Potié)



CHAR LÉGER HOTCHKISS H 35
N° 40 011 DU 4e CUIRASSIERS (1re DLM)
Tiré des photos ci-contre, ce char présente, pour son grand « 7 » blanc de tourelle, un graphisme inhabituel, plus fin que d'ordinaire et muni d'une barre centrale. On remarque là aussi l'ajout de l'épiscope.

Profil Éric Schwartz
© Minitracks 2006

NOTES

[4] Voir à ce sujet l'encadré de F. Vauvillier, *Toute la lumière sur le canon de 37 SA 38* (pages 78-79), qui apporte des éléments nouveaux à cette question de l'armement des chars légers.

[5] Le tableau de la page 78 est révélateur de ce fait. On ajoutera que les prévisions initiales (9 novembre 1939) n'envisageaient pour le 37 SA 18, qu'un production mensuelle constante de 50 000 obus de rupture. Le 12 février 1940, l'EMA en demandera quatre fois plus pour mars et les mois suivants. Avançons une explication : la nécessité d'améliorer rapidement la capacité antichars de ceux des chars légers de DCr et DLM qui ne seront pas dotés en priorité (prévision été 1940) du canon de 37 SA 38. C'est-à-dire les trois quarts des dotations des grandes unités mécaniques.

[6] Voir note 2, page 77.

[7] L'attribution théorique étant de 60 canons pour les trois DLM.

LES MAQUETTES : UN PRÉCIEUX SUPPORT DE LA PASSION

Le H 39 dernière version d'AlBy (1/72)

Que ceux qui ne sont pas venus à la passion des véhicules militaires (variantes classiques : des avions, des bateaux, des trains...) à travers la maquette lèvent le doigt. Ils ne seront pas nombreux.

Je me souviens avoir découvert, entre mes huit et mes douze ans, l'ensemble de l'aviation de la Seconde Guerre mondiale grace au catalogue Airfix. De ce fait, j'ai été un certain temps tenu dans l'ignorance que, *nous aussi*, en France, nous avions une industrie aéronautique. Je pensais qu'il avait été produit chez nous deux appareils seulement, dont l'existence m'était connue uniquement grâce à un autre fabricant britannique (qu'il soit loué à jamais), Frog — on disait Tri-Ang à l'époque —qui nous avait fait ce don du ciel du Dewoitine D 520 et du Morane-Saulnier MS 406.

Et lorsque la première Heller-Musée 1/72 est sortie, j'ai regardé à deux fois la boîte, dans la vitrine du bazar du coin devant lequel je passais *un dimanche* (frustation totale, il fallait attendre 24 heures pour courir l'acheter) en me disant : quel étrange avion, il ne ressemble à rien de connu, on dirait un Focke-Wulf ou un Thunderbolt français. Jamais vu. C'était un Bloch MB 152.

Voilà comment je suis « tombé dans la marmite » de France 40. Merci le phénomène maquettiste, merci les fabricants des grandes marques qui ont enfin popularisé tout ce matériel, merci aux artisans qui fouillent dans les gammes plus rares pour nous offrir, aux diférentes échelles de notre cœur — moi, c'est le 1/72 — ces modèles réduits des matériels que nous aimons.

Et si aujourd'hui je ne fais plus de maquettes, et bien *je continue à en faire*, virtuellement, en renseignant avec minutie chaque détail des profils que je commande à Laurent (Lecocq) et Eric (Schwartz) pour les pages de votre nouveau magazine favori.

L'AMR 35 de Gasoline (1/48)

C'est pour cela aussi que, dans ces pages, vous trouvez et trouverez des reproductions de plans constructeurs d'époque (quand ils existent et quand nous les avons, ce n'est pas évident) reproduits aux échelles utiles : le 1/35 est bien adapté grâce au format des véhicules et aux détails, le 1/48 convient pour les gros engins. Les amateurs d'échelles plus petites peuvent aisément les réduire en proportion pour obtenir la dimension souhaitée.

Aujourd'hui, la maquette n'étant plus un phénomène de masse mais une affaire de spécialistes, la corrélation entre maquettes et publications s'opère à l'envers. Le support papier fait découvrir (ou mieux connaître) les matériels les plus rares. Et les fabricants puisent dans ces sources, nouvelles pour eux comme pour l'ensemble du public, pour nous régaler de nouvelles représentations miniatures, toujours plus fidèles et dont l'inspiration est transparente. Quel plaisir infini pour nous à Histoire & Collections, et quelle fierté pour Stéphane Bonnaud, de voir en *box art* du B1 *bis* de Tamiya, le *Bourrasque* du 15ᵉ BCC (tiré du fabuleux *Chars B au combat*).

FRENCH BATTLE TANK
B1 bis

Quel plaisir aussi de voir surgir dans la gamme 1/48 de Gasollne l'AMR 35 (avec, pour l'anecdote, ce coup de fil d'Olivier Saint-Lot après la sortie de mon petit bouquin sur le sujet : « *C'est sympa, l'AMR 35, il y a une variété énorme de modèles sur le même train de roulement. Mais pourquoi n'as-tu pas publié un plan ?* »

Eh oui, pourquoi ? Et, bien, parce que je n'en avais pas, parce que je n'avais que 64 pages, 115 photos et 18 profils, et aussi parce que je sais que les maquettistes sont débrouillards. La preuve, l'AMR est là. Ce qui importe, c'est de sortir de la pénombre les modèles vaguement connus, et de mettre tout d'un coup en pleine lumière, *avec toute la doc possible*, des matériels complètement ignorés de tous. *Vous avez dit Lorraine 28 ?* Je ne donne pas six mois avant que l'on voit des maquettes de ce très beau six-roues, qui a une gueule folle (le PC camouflé a ma préférence), sortir chez nos spécialistes.

Le D 2 d'Azimut (1/35).

Voilà aussi comment l'on rendra à nos matériels et à nos anciens un hommage discret, peut-être un peu léger, un peu superficiel, mais ô combien réel et sincère. Grâce à la maquette, c'est un passé qui ressurgit sans en avoir l'air. En quelque sorte, *ils* sont là, avec nous.

Tout cela étant dit, HdG-BM (vous direz bientôt GBM, pour **Guerre, Blindés & Matériel**, c'est plus pratique) n'est PAS une revue de maquettes. Nos confrères sont là pour ce rôle, en particulier l'incontournable *SteelMasters* de chez nous (Histoire & Collections), mais aussi le très séduisant *Minitracks* (éditions du Barbotin) qui, consacré uniquement aux petites échelles, 1/72 et connexes, et à forte tendance France 40, est un régal.

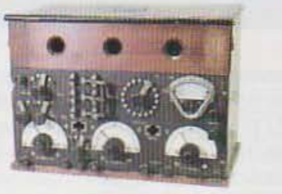
STEEL MASTERS
Diorama 1/35
STEEL MASTERS
HORS-SÉRIE
N°25
FRANCE 1940
Le choc des blindés

MINITRACKS

Ce petit clin d'œil à la maquette et aux maquettistes me trottait dans la tête depuis longtemps, voilà, c'est fait. Dans notre nouveau magazine **GBM**, extraordinaire support de passion, projet déraisonnable, insensé, voire dément, et donc à ce titre indispensable irremplaçable et *très français* —, je ferai et nous ferons ce dont nous avons envie, ensemble, pour parler de nos matériels, les mettre en relief, susciter la création de maquettes et, on peut rêver, transformer un intérêt d'estime en une grande réalisation.

François Vauvillier

RADIO : IRMA APPELLE


Un rare poste E 10 *ter*, modèle monté sur char Renault FT TSF. *(Coll. B. Pigelet, photo A. Salles).*

Les premières publications IRMA (*inventaire des radios militaires anciennes* — précisons qu'il s'agit des matériels français) devraient intervenir dans les tout prochains mois. Ce projet a été lancé en 2002 par quelques passionnés d'histoire et de technique des matériels de transmissions. Il a permis, sous l'égide du 8ᵉ régiment de transmissions du Mont Valérien et le support actif de plusieurs grands musées (en particulier le CNAM) ainsi que d'associations, mais surtout grâce à de nombreuses contributions privées, d'identifier et de documenter (photos, spécifications, schémas) environ **700 appareils radios** (terre, air, mer) de conception française des origines jusqu'à 1960. Pour en savoir plus, consulter le site internet : http://aime.salles.free.fr

Ceci est le dernier appel avant publication pour compléter ou améliorer le travail déjà réalisé. Si vous possédez un exemplaire (rare) de l'un de ces matériels, si vous disposez de documents (notices, photos, etc.) ou si vous êtes en mesure d'apporter des témoignages relatifs à leur exploitation, contactez le *chef de projet*, Aimé Salles (tél. : 01 43 33 39 21, e-mail : aime.salles@free.fr)

PENTECOTE DRAMATIQUE À CRUPET

(p. 55-56, suite et fin des notes)

14. Les archives de la 4ᵉ DLC ne fournissent pas l'état des pertes déplorées à Crupet et contrairement à beaucoup de localités belges, il n'existe aucune plaque à Crupet reprenant le nom des soldats tombés. Une demande auprès de l'administration communale locale n'a pas abouti.

15. Le JMO du II/14ᵉ RDP parle d'une seule AMR perdue à Crupet mais les photos présentées attestent que deux AMR au moins ont été perdues dans le village. Il est vraisemblable que d'autres voitures ont été perdues entre Crupet et la Meuse.

16. Le pont de Godinne a effectivement sauté à 19 h 24.

17. Selon Bikar (*op. cit.*), il s'agit de la destruction du Pk 17,169.

18. Le pont d'Yvoir a sauté vers 16 h 30 dans des conditions dramatiques au cours desquelles le colonel Tachet des Combes commandant le 129ᵉ RI et le lieutenant belge de Wispelaere ont trouvé la mort

19. Le repli du 8ᵉ dragons n'a pas été plus heureux car l'arrière-garde du régiment s'est fait accrocher par des PanzerSpähwagen près de Dorinne et a dû se rejeter dans les bois avant de parvenir à passer la Meuse à Yvoir vers 16 h.

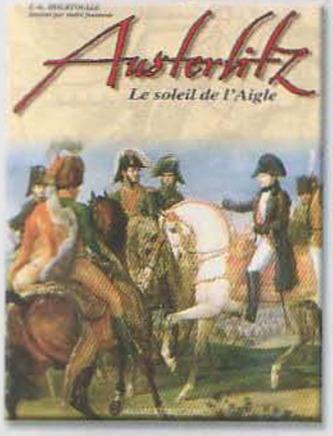
20. Le 31ᵉ dragons a perdu une centaine de cavaliers, environ deux cents chevaux et trois canons de 25. Le 8ᵉ dragons déplore la perte d'une centaine d'hommes et de chevaux et deux canons de 25.

LES GUERRES NAPOLÉONIENNES

PORT GRATUIT SUR LA SÉRIE GRANDES BATAILLES 1ER EMPIRE

offre valable
jusqu'au 30 décembre

pour bénéficier de cette offre sur notre site interent taper le code avantage VVH005BN

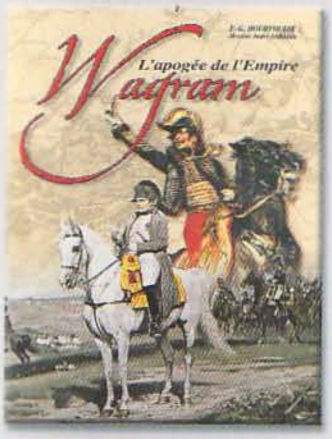

F.-G. HOURTOULLE
Austerlitz
Le soleil de l'Aigle

AUSTERLITZ, LE SOLEIL DE L'AIGLE
Austerlitz, son soleil, sa plaine, le Santon, la marche victorieuse, la poursuite, les marais gelés... L'épopée du 2 décembre 1805.
*128 pages **27,50 €**

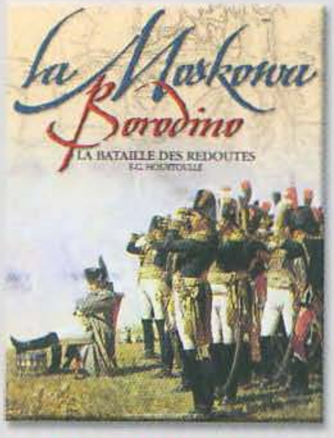
F.G. HOURTOULLE
Iéna
Auerstaedt
LE TRIOMPHE DE L'AIGLE
LES FRANÇAIS

IÉNA AUERSTAEDT, LE TRIOMPHE DE L'AIGLE
La victoire écrasante de Napoléon 1er sur l'armée prussienne le 14 octobre 1806 est, en réalité, l'effet conjugué de deux batailles simultanées. Devant Iéna, Napoléon rencontre l'armée prussienne et saxonne de Hohenhole dans des conditions numériques favorables à l'armée française. De ce point de vue, la bataille d'Iéna au sens strict est une victoire éclatante mais sans surprise.
Au contraire, la bataille d'Auerstaedt, livrée au même moment plus au nord, reste l'un des plus grands exploits militaires de tous les temps. Là, Davout affronte, avec son seul troisième corps, l'armée principale du roi de Prusse, en réalisant la prouesse de mettre en déroute l'élite de cette armée qui se croyait la meilleure du monde. En 120 pages entièrement en couleurs illustrées de 100 documents et portraits d'époque, de près de 50 planches uniformologiques dessinées en infographie par André Jouineau et de pas moins de 17 cartes, le docteur F.-G. Hourtoulle nous fait revivre, heure par heure et dans leurs moindres détails, ces grands moments de l'histoire militaire de la France.
*120 pages **28,50 €**

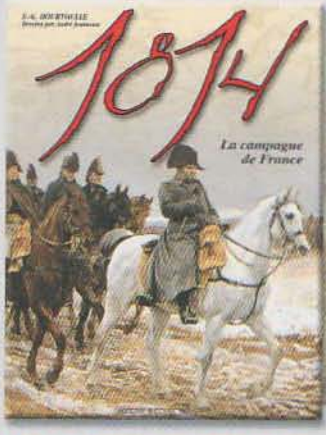
** English edition available*


F.-G. HOURTOULLE
L'apogée de l'Empire
Wagram

WAGRAM, L'APOGÉE DE L'EMPIRE
La démonstration la plus vivante du génie tactique de l'Empereur, le miracle de l'île Lobau et la vaillance des maréchaux.
*120 pages **28,50 €**


la Moskowa
Borodino
LA BATAILLE DES REDOUTES
F.G. HOURTOULLE

LA MOSKOWA BORODINO
La campagne de Russie s'ouvre sur un choc formidable par les effectifs en présence, par le choc et l'intensité des combats.
*120 pages **27,50 €**


F.-G. HOURTOULLE
1814
La campagne de France

1814, LA CAMPAGNE DE FRANCE
Un Empereur d'une virtuosité extraordinaire face à l'invasion du pays, à la tête d'une armée de conscrits qui repoussent les limites du courage.
*176 pages. **36,50 €**

COLLECTION « GRANDES BATAILLES DU PREMIER EMPIRE »

- Format 230 x 310 mm.
- Nombre variable de pages tout en couleurs.
- Une cinquantaine de planches uniformologiques dans chaque volume.
- Une vingtaine de cartes.
- Des centaines d'illustrations.

RÈGLES DE JEU

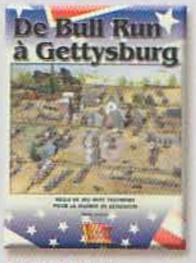
de Bonaparte à Napoléon

DE BONAPARTE À NAPOLÉON (DBN)
Règle complète pour le jeu avec figurines de 6 à 25 mm période 1792-1815, 2e édition révisée avec des marqueurs sur planche cartonnée à découper.
56 pages **11,95 €**

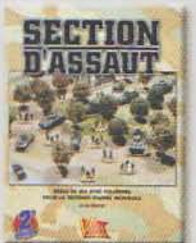
Listes d'armées pour de Bonaparte à Napoléon

LISTES D'ARMÉES POUR DBN
(indispensable !)

Livret 1 : 1792-1804	*10,95 €*
Livret 2 : 1805-1811	*11,50 €*
Livret 3 : 1812-1815	*11,50 €*


De Bull Run à Gettysburg

DE BULL RUN À GETTYSBURG (DBG)
Règle complète pour le jeu avec figurines de 6 à 25 mm sur la guerre de Sécession.
56 pages **10,95 €**


SECTION D'ASSAUT

SECTION D'ASSAUT
Règle complète pour figurines de 15 à 25 mm et modèles assortis. Budgets, matériels, scénarii, etc.
56 pages **10,95 €**

DE CAO-BANG À KABOUL

DE CAO-BANG À KABOUL (DCK)
Règle d'escarmouche permettant de rejouer tous les engagements à petite échelle depuis 1946.
56 pages **11,95 €**

VISCÉRAL, BRUTAL, HOLLYWOODIEN,
LE PREMIER JEU DE STRATÉGIE «NEXT GEN»

"Le meilleur RTS consacré à la seconde guerre mondiale"
96%
PC JEUX
HIT
★★★★★

9/10
LE MEILLEUR STR DE L'ANNÉE
CANARD PC
SEPTEMBRE 2006

Planquez des snipers, faites appel à l'aviation et envoyez vos Sherman pour faire place nette

Tous les bâtiments et éléments sont destructibles, profitez-en pour vos stratégies

Vos hommes se mettront à couvert d'eux-même pour sauver leur peau.

Disponible en Edition
Limitée «Boîtier Métallique»

COMPANY of HEROES

ign.com BEST OF E3 2005 WINNER
GAME CRITICS AWARD BEST OF E3 2005 WINNER
BEST OF SHOW E3 2005 EDITORS' CHOICE

Elu meilleur jeu de stratégie de l'E3

Découvrez les aventures du troufion Sam sur www.troufionsam.com

18+
www.pegi.info
PC DVD ROM
Games for Windows
Play to win with intel Core 2 Extreme
Command and Win with Intel® Technologie
NVIDIA The way it's meant to be played
relic ENTERTAINMENT
THQ

© 2006 THQ Inc. Developed by Relic Entertainment. The NVIDIA logo and "The way it's meant to be played" logo are registered trademarks or trademarks of NVIDIA Corporation. THQ, Relic Entertainment, Company of Heroes and their respective logos are trademarks and/or registered trademarks of THQ Inc. All rights reserved. Intel, the Intel logo, Intel Core and Core Inside are trademarks or registered trademarks of Intel Corporation or its subsidiaries in the United States and other countries. All other trademarks, logos and copyrights are property of their respective owners. © 2006 THQ Wireless Inc., All Rights Reserved. All other trademarks, logos and copyrights are property of their respective owners. Compatible phone and service req
Text messaging and data service usage charges may apply.